

ANEXO

Quadro referido no artigo 3.º

FIDES	FIA	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32			
—	—	310	620	930	1240	1550	1860	2170	2480	2790	3100	3410	3720	4030	4340	4650	4960	5270	5580	5890	6200	6510	6820	7130	7440	7750	8060	8370	8680	8990	9300	9610	9920				
435	745	1055	1365	1675	1985	2295	2605	2915	3225	3535	3845	4155	4465	4775	5085	5395	5705	6015	6325	6635	6945	7255	7565	7875	8185	8495	8805	9115	9425	9735	—	—	—				
870	1180	1490	1800	2110	2420	2730	3040	3350	3660	3970	4280	4590	4900	5210	5520	5830	6140	6450	6760	7070	7380	7690	8000	8310	8620	8930	9240	9550	9860	—	—	—	—	—			
1305	1615	1925	2235	2545	2855	3165	3475	3785	4095	4405	4715	5025	5335	5645	5955	6265	6575	6885	7195	7505	7815	8125	8435	8745	9055	9365	9675	9985	—	—	—	—	—	—			
1740	2060	2380	2700	2980	3290	3600	3910	4220	4530	4840	5150	5460	5770	6080	6390	6700	7010	7320	7630	7940	8250	8560	8870	9180	9490	9800	—	—	—	—	—	—	—	—			
2175	2485	2795	3105	3415	3725	4035	4345	4655	4965	5275	5585	5895	6205	6515	6825	7135	7445	7755	8065	8375	8685	8995	9305	9615	9925	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
2610	2920	3230	3540	3850	4160	4470	4780	5090	5400	5710	6020	6330	6640	6950	7260	7570	7880	8190	8500	8810	9120	9430	9740	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
3045	3355	3665	3975	4285	4595	4905	5215	5525	5835	6145	6455	6765	7075	7385	7695	8005	8315	8625	8935	9245	9555	9865	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
3480	3790	4100	4410	4720	5030	5340	5650	5960	6270	6580	6890	7200	7510	7820	8130	8440	8750	9060	9370	9680	9990	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3915	4225	4535	4845	5155	5465	5775	6085	6395	6705	7015	7325	7635	7945	8255	8565	8875	9185	9495	9805	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4350	4660	4970	5280	5590	5900	6210	6520	6830	7140	7450	7760	8070	8380	8690	9000	9310	9620	9930	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4785	5095	5405	5715	6025	6335	6645	6955	7265	7575	7885	8195	8505	8815	9125	9435	9745	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5220	5530	5840	6150	6460	6770	7080	7390	7700	8010	8320	8630	8940	9250	9560	9870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5655	5965	6275	6585	6895	7205	7515	7825	8135	8445	8755	9065	9375	9685	9995	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6090	6400	6710	7020	7330	7640	7950	8260	8570	8880	9190	9500	9810	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6525	6835	7145	7455	7765	8075	8385	8695	9005	9315	9625	9935	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6960	7270	7580	7890	8200	8510	8820	9130	9440	9750	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7395	7705	8015	8325	8635	8945	9255	9565	9875	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7830	8140	8450	8760	9070	9380	9690	10000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8265	8575	8885	9195	9505	9815	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8700	9010	9320	9630	9940	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9135	9445	9755	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9570	9880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DO PLANO  
E DA INDÚSTRIA E ENERGIA

Decreto-Lei n.º 345/80

de 2 de Setembro

1. É bem conhecida a profunda crise internacional que desde 1974 tem vindo a afectar os estaleiros de construção naval em todo o mundo, traduzida numa drástica redução das respectivas carteiras de encomendas, elevado grau de desocupação das suas capacidades, total aviltamento de preços, tudo em consequência da chamada crise do petróleo, que afectou notoriamente o comércio internacional, fazendo baixar drasticamente a procura de transporte, reduzindo fortemente as taxas de fretes para níveis que não cobrem, em muitos casos, os custos operacionais e fazendo aumentar para limites além do imaginável a tonelagem amarrada.

2. Os efeitos desta crise — cujo momento de ultrapassagem dificilmente se pode prever — fizeram-se sentir mais fortemente nos estaleiros especialmente vocacionados para a construção de navios de grande porte, nomeadamente aqueles cuja principal actividade reside na construção de superpetroleiros, pois dentro de penúria generalizada de procura de navios novos são exactamente estes tipos os menos procurados, como consequência dos desenvolvimentos subsequentes da crise do petróleo.

3. Por outro lado — e como reacção às constantes subidas de preço do petróleo e à extinção previsível das suas reservas —, está em curso em todo o mundo uma procura de fontes energéticas alternativas, técnica e economicamente viáveis, algumas ressuscitadas de épocas não muito longínquas em que foram amplamente utilizadas, como é o caso do carvão, cujo consumo se vai certamente acentuar nos próximos anos, fazendo com que os petroleiros cedam gradualmente a sua preponderância aos graneleiros. Também no nosso país se caminha no sentido de uma crescente utilização do carvão como fonte energética, de que é exemplo a recente decisão de construção da nova central termoelectrica de Sines.

4. A importância estratégica da indústria de construção naval, o seu peso significativo na matriz das relações interindustriais e a sua capacidade para proporcionar emprego são razões que justificam plenamente as preocupações que têm levado os governos de diversos países a adoptar medidas de apoio àquele sector.

Tais medidas vão desde acções de reconversão industrial, reestruturando as empresas ou reduzindo a sua capacidade produtiva e especializando-as em tipos de construções mais sofisticadas, passando pela adopção de esquemas de incentivo à renovação das frotas nacionais de cada país, até à concessão de puros apoios financeiros, em geral sob a forma de subsídios aos estaleiros e ou armadores, concessão de crédito a prazos dilatados (quinze anos e mais), com taxas de juros altamente bonificadas (atingindo nalguns casos níveis inferiores a 3%), compensações por variações no custo de materiais e serviços incorporados, compensações para salários de pessoal desocupado, etc.

5. Também os estaleiros nacionais de construção naval não escaparam aos efeitos da crise internacional do sector. Pode afirmar-se que, em maior ou menor grau, todos os estaleiros nacionais se encontram em precárias condições de exploração, até mesmo aqueles que, por virtude do tipo de navios para os quais se encontram vocacionados, detêm carteiras de encomendas relativamente satisfatórias.

6. Logicamente, a primeira medida de intervenção que um governo deve adoptar face à sua indústria de construção naval em crise consiste em criar condições que permitam elevar a ocupação dos seus estaleiros para níveis próximos da normalidade, só se justificando fórmulas de subsídio pura depois de esgotadas as potencialidades desta medida de apoio.

7. Considerando as carências flagrantes da frota mercante nacional, que obrigam ao frequente recurso ao regime de afretamento de navios estrangeiros, nomeadamente para o transporte de granéis que o País tem de importar, recurso que é de esperar aumente, na medida em que se encaram abates de unidades do armamento nacional, e considerando que esta situação se reflecte significativamente, em termos de dispêndios cambiais, de modo desfavorável na balança de transacções correntes portuguesa, do mesmo passo que, por redução da frota própria, aumente os níveis de subemprego dos trabalhadores do sector, inventariadas que foram tais carências torna-se imperioso avaliar as opções de investimento dentro do quadro dos planos de apetrechamento das empresas, tendo em consideração que tais investimentos terão de constituir instrumento indispensável do saneamento e viabilização daquelas empresas.

Neste domínio surge a consideração da situação da nossa frota mercante e a procura de conciliação entre as necessidades de reapetrechamento do armamento e as capacidades disponíveis dos estaleiros, fazendo-se prevalecer o princípio da competitividade internacional dos armadores nacionais pela concessão de condições adequadas de preço de equipamento e do respectivo financiamento.

Situação idêntica se verifica no sector das pescas, fundamentalmente no que respeita à construção de unidades de maior porte.

8. Importa, pois, paralelamente, estabelecer em moldes sistematizados uma gama de apoios de natureza financeira a pôr em prática com vista a salvaguardar o essencial da nossa indústria de construção naval, criando-lhe condições que lhe permitam competir face ao actual quadro de concorrência e, por essa forma, minorar os efeitos da crise internacional até que surjam melhores perspectivas no mercado mundial.

Dada, porém, a grande variedade de situações que podem ocorrer, não é possível estabelecer de uma vez por todas e *a priori* o nível de apoios a conceder, tornando-se indispensável a análise casuística em que todos os factores relevantes sejam tidos na devida conta e ponderadas todas as circunstâncias, para efeito da determinação do nível correcto de apoio a conceder em cada caso.

9. Daí que não seja possível ir além da fixação de balizas que não de enquadram as propostas a formular ao Governo pela comissão criada pelo presente diploma

e que permitam o adequado ajustamento dos apoios financeiros possíveis aos casos concretos que se apresentem. Tais balizas consubstanciar-se-ão na fixação de limites máximos do nível de subsídios a conceder e das condições de financiamento a proporcionar (quanto a prazos de diferimento e de amortização e quanto a nível de bonificação), além da fixação de princípios genéricos sobre garantias a prestar pelo Estado e outros aspectos de relevo no domínio financeiro.

Do mesmo passo, a fixação de tais balizas vai permitir aos estaleiros nacionais o conhecimento prévio dos parâmetros que lhe criam as indispensáveis condições de competitividade a nível internacional e aos armadores, seus potenciais clientes, a consideração de vias negociais que até aqui, e na prática corrente, se lhes têm manifestado vedadas.

Assim:

O Governo decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º O presente diploma regula os esquemas de apoio financeiro a conceder a estaleiros e a armadores nacionais relativamente à construção de navios novos e de estruturas metálicas flutuantes, ao *jumboizing*, às reconversões e grandes adaptações de navios.

Art. 2.º — 1 — Os apoios a conceder aos estaleiros são os seguintes:

a) *Garantia de custos*. — O diferencial entre o custo orçamentado reportado à data da conclusão dos trabalhos a que respeite e o correspondente ao momento da apresentação do pedido referido no artigo 4.º poderá ser coberto pelo Estado até ao limite de 25 % do primeiro daqueles custos.

A percentagem a fixar em cada caso terá em consideração a evolução esperada para as principais componentes do custo directo, a situação do mercado, o interesse da concretização da operação, o prazo para execução dos trabalhos e, ainda, o nível de apoio que venha a ser concedido quanto ao financiamento do armador:

b) *Comparticipação na actividade do projecto*. — O projecto será participado em valor não superior a 80 % do valor por que figure no orçamento da construção e em nenhum caso superior a 5 % do custo directo do orçamento global, sendo a percentagem a fixar em função da origem do projecto (nacional ou estrangeiro) e do número de unidades a construir com base no mesmo projecto;

c) *Comparticipação na actividade da formação*. — Até ao valor correspondente a 2 % do custo directo do orçamento global, em função da importância quantitativa e qualificativa da componente «mão-de-obra» na estrutura dos custos orçamentados;

d) *Financiamento à construção*. — A conceder ao estaleiro no máximo de 80 % do orçamento global e entregue à medida que a construção progrida, não podendo o período de utilização ultrapassar quatro anos nem a bonificação da taxa de juro exceder um valor tal, em cada ano, que torne a taxa efectiva inferior à taxa definida no *consensus* da OCDE, expressa a operação em dólares dos Estados Unidos da América. A bonificação da taxa

de juro será concedida pelo Banco de Portugal no âmbito dos esquemas de apoio ao investimento ou à exportação, consoante se trate de armador nacional ou estrangeiro, ao abrigo das instruções que tenha emitido de acordo com a política económica do Governo, sendo, se necessário, completada, até ao limite acima indicado, pelos mecanismos ao alcance do Ministério das Finanças e do Plano;

- e) *Garantias a prestar no financiamento à construção.* — Usar-se-á a hipoteca do navio em construção para garantia dos financiamentos internos ou externos e o seguro de crédito à exportação.

2 — Os apoios financeiros previstos nas alíneas a), b) e c) do número anterior não poderão, em cada caso, ultrapassar, em conjunto, 25 % do custo reportado à data da conclusão dos trabalhos.

Art. 3.º — 1 — Os apoios a conceder ao armador respeitam às condições do crédito a obter no mercado financeiro interno, dentro do seguinte quadro de referência:

- a) *Montante do crédito a obter internamente.* — Até ao limite de 80 % do valor contratual (em correspondência com o nível de capitais próprios envolvidos, no caso de armador nacional);
- b) *Duração do empréstimo de base.* — O financiamento terá um prazo de amortização até dez anos, a partir do termo do período de utilização do financiamento à construção, não se excluindo a intermutabilidade dos períodos das duas operações. A amortização do financiamento ao armador far-se-á em prestações semestrais de capital e juros, admitindo-se o estabelecimento de prestações diferenciadas para melhor adequação destas ao *cash flow* gerado pelo armador;
- c) *Taxas de juro.* — A taxa de juro correspondente à operação beneficiará das bonificações próprias das operações de investimento ou de exportação de equipamentos, consoante os casos. As bonificações serão completadas por forma que os encargos financeiros efectivos, a suportar pelo armador, em caso algum excedam os níveis que se pratiquem ao abrigo das recomendações da OCDE, tendo em vista uma progressiva disciplina do mercado;
- d) *Garantias a prestar pelo armador.* — Usar-se-á a hipoteca do navio, completada com garantia bancária a obter pelo armador junto da entidade aceite pelas instituições financiadoras.

2 — Os armadores de pesca poderão, em alternativa ao disposto no número anterior, optar pelos benefícios de ordem financeira previstos no Decreto-Lei n.º 194/80, de 19 de Junho, ou na Portaria n.º 131-A/79, de 23 de Maio.

3 — Os investimentos de armadores nacionais de valor superior a 200 000 contos serão objecto de análise macroeconómica, de acordo com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 194/80.

4 — O limite do valor referido no número anterior será objecto de revisão nos termos do artigo 45.º do Decreto-Lei n.º 194/80.

Art. 4.º — 1 — Os pedidos de qualquer das formas de apoio financeiro previstas nos artigos anteriores serão apresentados pelos estaleiros e pelos armadores relativamente às encomendas a adjudicar por estes últimos.

2 — Os pedidos serão apresentados à Comissão de Assistência Financeira a Novas Construções em Estaleiros Navais, adiante designada por Comissão.

Art. 5.º — 1 — A Comissão é presidida por um representante do Ministério das Finanças e do Plano e terá como membros permanentes representantes dos Ministérios da Indústria e Energia, da Agricultura e Pescas, dos Transportes e Comunicações e do Trabalho.

2 — A Comissão, no exercício das suas funções, será completada com representantes dos Ministérios da Defesa Nacional e do Comércio e Turismo, se o projecto em apreciação respeitar ao apetrechamento da Armada ou a uma acção de exportação.

Art. 6.º Os pedidos deverão conter pelo menos os seguintes elementos:

- a) Identificação do armador;
- b) Identificação do estaleiro;
- c) Tipo de navio, respectiva tonelagem de arqueação bruta e actividade a que se destina, além de uma memória descritiva sumária sobre características técnicas do navio e dos principais equipamentos nele incorporados;
- d) Orçamento do custo completo elaborado pelo estaleiro, individualizando as componentes principais desse custo e possibilitando o fácil apuramento das horas por homem previstas para a construção e a sua decomposição por actividades, as taxas de imputação dessas horas por homem e, ainda, o grau de incorporação nacional no orçamento final;
- e) Níveis de custos e preços internacionais prevalentes na época de apresentação do pedido para navios iguais ou comparáveis, com respectivos suportes de comprovação reportados a estaleiros de 1.ª classe;
- f) Análise previsional de exploração do navio por parte do armador, quando se trate de armador nacional, evidenciando o nível dos *cash flow* anuais previsíveis e justificando devidamente as hipóteses base em que se alicerça o estudo; tratando-se de armador estrangeiro, os elementos anteriores poderão ser substituídos por um memorial que refira as condições de financiamento praticadas pelos estaleiros de outros países;
- g) Elementos necessários à realização da análise macroeconómica a que se refere o n.º 3 do artigo 3.º

Art. 7.º A Comissão apreciará os elementos que lhe forem presentes, podendo solicitar outros de que careça ao estaleiro ou ao armador, bem como assessorar-se de técnicos de comprovada competência, a fim de poder avaliar devidamente os pedidos que lhe sejam presentes e formular a sua proposta final no prazo máximo de trinta dias a contar da apresentação daqueles.

Art. 8.º — 1 — Com base na proposta da Comissão, os Ministros das Finanças e do Plano e da Indústria e Energia e ainda, conforme os casos, os Ministros da Defesa Nacional, da Agricultura e Pescas, do Comércio e Turismo ou dos Transportes e Comunicações decidirão por despacho conjunto os níveis de apoio a conceder em cada operação.

2 — Os apoios financeiros previstos nas alíneas a) a d) do n.º 1 do artigo 2.º e nas alíneas a) a c) do n.º 1 do artigo 3.º serão obrigatoriamente graduados em função do grau de incorporação nacional e conforme parecer a formular em cada caso pelo representante do Ministro da Indústria e Energia.

Art. 9.º A bonificação das taxas de juro, na parte que exceda os limites atribuídos ao Banco de Portugal, no âmbito da orientação do Governo em matéria de política de desenvolvimento económico, será suportada por verbas directamente inscritas no OGE para o efeito.

Art. 10.º As verbas a considerar para efeitos de garantia de custos, de comparticipação no projecto, nos custos de formação e para bonificações complementares de taxas de juro deverão ser previstas em termos que atendam à característica plurianual das construções a que se refere o presente diploma e garantam a sua execução sem soluções de continuidade, para o que o Ministério das Finanças e do Plano poderá recorrer aos mecanismos e instrumentos adequados, designadamente os previstos na Lei n.º 64/77, de 26 de Agosto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 30 de Julho de 1980. — *Diogo Pinto de Freitas do Amaral*.

Publicado em 21 de Agosto de 1980.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

## MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E PESCAS

Portaria n.º 558/80  
de 2 de Setembro

É conhecida a existência, nas águas situadas em frente da costa continental portuguesa, de peixe cujas características não permitem ainda o seu consumo directo na alimentação humana.

Trata-se de espécies vulgarmente designadas «trombeteiros» ou «apara-lápis», susceptíveis, todavia, de integral aproveitamento industrial através da sua transformação em farinhas de elevado valor proteico, posteriormente empregue na produção de alimentos compostos para animais.

Analisados globalmente os resultados das campanhas de investigação já realizadas (*Libas* — Junho/Julho de 1978; *Noruega* — Novembro de 1978 e Maio, Agosto e Novembro de 1979), verifica-se grande variabilidade, quer geográfica quer temporal, na distribuição e abundância dos cardumes de trombeteiros na costa portuguesa. Só com a concretização de novos trabalhos similares se poderá vir a estimar, com maior aproximação, as potencialidades, estado e distribuição

dos recursos de trombeteiros existentes em águas nacionais.

Se, por um lado, é necessário ter em conta que a indústria de farinhas e óleos de peixe luta com enorme falta de matérias-primas para a laboração das fábricas, cuja capacidade se encontra manifestamente subaproveitada, é preciso não esquecer, por outro; que a pequena dimensão dos trombeteiros exige que a sua captura seja feita com redes de reduzida malhagem, pelo que se torna importante ter em conta as consequências da utilização de tais aparelhos de pesca na conservação dos recursos vivos do meio aquático.

Importa assim que, do mesmo passo em que se incentiva a captura de trombeteiros, por forma a solucionar as dificuldades de aprovisionamento da indústria transformadora, sejam cuidadosamente estabelecidas as condições a que deve obedecer esta modalidade de pesca, dada a precariedade dos conhecimentos relativos aos recursos existentes e a necessidade de acautelar o equilíbrio das restantes espécies.

Nestes termos, e ao abrigo do disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 411/79, de 28 de Setembro:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Agricultura e Pescas:

Aprovar e pôr em vigor, trinta dias após a data da sua publicação, o Regulamento da Pesca Costeira dos Trombeteiros, que faz parte integrante deste diploma.

Ministério da Agricultura e Pescas, 5 de Agosto de 1980. — O Ministro da Agricultura e Pescas, *António José Baptista Cardoso e Cunha*.

### Regulamento da Pesca Costeira dos Trombeteiros

Definição de pesca de trombeteiros,  
modalidades e áreas em que pode ser exercida

Artigo 1.º — 1 — A pesca abrangida por este diploma é apenas a pesca industrial costeira das espécies vulgarmente designadas «trombeteiros» ou «apara-lápis» — *Macrorhamphosus scolopax* (Linnaeus, 1758), *Macrorhamphosus gracilis* (Lowe, 1839) ou *Macrorhamphosus velitaris* (Pallas, 1776) —, ou seja aquela que se destina à captura directa dessas espécies, quer através da utilização de artes rebocadas entre o leito do mar e a sua superfície (arrasto pelágico, isolado ou em parelha), quer através da utilização de artes de cerco.

2 — Será de quinze o número máximo de embarcações autorizadas a exercer esta pesca e o seu comprimento não poderá exceder 35 m de fora a fora.

Art. 2.º — 1 — As embarcações de pesca de trombeteiros exercem a sua actividade nas áreas em que podem operar as embarcações de pesca costeira definidas na Portaria n.º 694/72, de 28 de Novembro.

2 — Em frente da costa continental portuguesa, as embarcações de pesca de trombeteiros não podem pescar a menos de 6 milhas de distância à costa, medidas a partir das linhas de base estabelecidas para a medição da largura do mar territorial.

### Requisitos técnicos e de segurança

Art. 3.º Quando se trate de novas aquisições ou construções ou de aquisições, ou construções de substituição ou de modificação, os requisitos técnicos ou de