

para combater a actuação de redes criminosas ligadas ao sub-mundo da clandestinidade.

Essas sanções, e a solidariedade das mesmas entre os diversos responsáveis, acrescidas da responsabilidade criminal imputável, são a garantia de funcionamento do sistema, muito embora se exija, por parte das entidades públicas competentes, nomeadamente o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) e a IGT, um acrescido trabalho de inspecção e fiscalização do cumprimento de todas as normas.

Lamenta-se, apenas, que o legislador, tão cuidadoso na protecção da relação laboral com o trabalhador estrangeiro, continue a omitir a necessária alteração do regime de entrada e permanência de estrangeiros em Portugal.

Na verdade, por um lado, com a política incompreensivelmente restritiva que se tem vindo a prosseguir nos procedimentos de obtenção de vistos de trabalho para Portugal —com um programa de quotas bianual, um procedimento de oferta de emprego anterior a uma eventual contratação, a necessidade de pareceres favoráveis do Instituto do Emprego e de Formação Profissional e da Inspeção-Geral do Trabalho— teme-se que, mais dia, menos dia, se chegue à situação de, apesar da simplicidade da contratação, pura e simplesmente não existam trabalhadores estrangeiros disponíveis para contratar.

Por outro lado, existe, imposta pela lei, a quase impossibilidade prática de a entidade empregadora, que não logrou encontrar internamente a mão-de-obra que procura, mas até a encontrou fora do país, contratar imediatamente esse trabalhador que reúne todos os requisitos que procura.

Finalmente, a ineficiência das próprias entidades públicas, nomeadamente do SEF e das autoridades diplomáticas, no tratamento das matérias sob a sua jurisdição, acaba por lançar na ilegalidade diversos trabalhadores ou potenciais trabalhadores, seja por não lograrem a obtenção da renovação dos títulos que lhes permitem a permanência em Portugal, seja por não terem possibilidade de regularizar a sua situação ou, ainda, por virem para o nosso país convictos de que podem trabalhar com um simples visto turístico.

**RAQUEL GUERREIRO LIMA
Y JOSÉ CARLOS AUGUSTO (*)**

* Abogados del Departamento Procesal de Uría Menéndez (Lisboa).

NÁUTICA DE RECREIO: O NOVO REGULAMENTO DA NAVEGAÇÃO EM ALBUFEIRAS

Introdução

A actividade náutica de recreio tem-se desenvolvido a um ritmo assinalável, fruto do interesse crescente por parte de um número significativo de navegadores, atraídos em larga medida pelo lazer e pela diversão que a mesma proporciona. A regulação desta actividade tem necessariamente de atender às múltiplas dimensões e à grande diversidade de perspectivas que se lhe associam. Por um lado deve procurar assegurar um nível de segurança elevado, com critérios bem definidos, que tenham em linha de conta a protecção das embarcações e respectivos equipamentos, dos seus utilizadores e dos demais utilizadores do plano de água e do meio ambiente. Simultaneamente, não se devem criar entraves burocráticos desnecessários ao nível do registo das embarcações e da certificação dos navegadores, susceptíveis de dificultar o desenvolvimento da actividade náutica e das indústrias que lhe estão adstritas.

O Regulamento da Náutica de Recreio

O Decreto-Lei n.º 124/2004, de 25 de Maio, que aprovou o Regulamento da Náutica de Recreio (o “Regulamento”), constitui o regime jurídico base regulador da actividade. Procura atender aos diversos interesses em jogo, visando manter o equilíbrio entre o elevado nível de segurança exigível e a celeridade e flexibilidade no processo de registo das embarcações e na certificação dos navegadores de recreio.

O Regulamento aplica-se a todas as embarcações de recreio, independentemente da sua classificação, aos respectivos equipamentos e materiais e aos seus utilizadores. Importa notar que este normativo não se aplica (i) às embarcações destinadas exclusivamente à competição e assim reconhecidas pela respectiva federação, (ii) às embarcações de praia desprovidas de motor ou vela e que naveguem até à distância de 300 m da borda de água (como gaivotas, canoas ou caiaques); (iii) às pranchas à vela; e (iv) às embarcações experimentais.

No que toca às diferentes classificações a que as embarcações estão sujeitas, será de salientar aquelas atinentes ao tipo de casco (abertas, parcialmente abertas, fechadas ou com convés) e ao sistema de propulsão (a remos, à vela, a motor, à vela e a motor). Por outro lado, o Regulamento pretende por termo à confusão gerada pela anterior legisla-

ção, uma vez que as siglas utilizadas para a classificação das embarcações quer quanto à zona de navegação, quer quanto à categoria de concepção da embarcação eram as mesmas (de A a D). Assim, o artigo 3.º do Regulamento passou a classificá-las quanto à zona de navegação da seguinte forma:

- (i) Tipo 1 – embarcações para navegação oceânica (adequadas a navegar sem limite de área);
- (ii) Tipo 2 – embarcações para navegação ao largo (adequadas a navegar até 200 milhas de um porto de abrigo);
- (iii) Tipo 3 – embarcações para navegação costeira (adequadas a navegar até uma distância não superior a 60 milhas de um porto de abrigo e 25 milhas da costa);
- (iv) Tipo 4 – embarcações para navegação costeira restrita (adequadas a navegar até uma distância não superior a 20 milhas de um porto de abrigo e 6 milhas da costa);
- (v) Tipo 5 – embarcações para navegação em águas abrigadas (adequadas a navegar em zonas de fraca agitação marítima, junto à costa e em águas interiores).

Entre as demais matérias reguladas neste diploma, referimos a competência para a classificação e arqueação das embarcações de recreio, a qual se encontra dividida entre o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM) para as embarcações do Tipo 1, 2 e 3, e a Autoridade Marítima (ou seja, as capitania dos portos) para as embarcações do Tipo 4 e 5. A regulamentação técnica e as regras relativas às características dimensionais e à classificação e arqueação das embarcações de recreio, encontram-se definidas na Portaria 1491/2002, de 5 de Dezembro, que se manteve em vigor após a aprovação do Regulamento.

Prevê-se igualmente no diploma a obrigatoriedade de obtenção de licença para a construção e modificação das embarcações registadas ou a registar em Portugal, a qual será emitida pela Autoridade Marítima quanto às embarcações do Tipo 5 e de comprimento inferior a 5 m e pelo IPTM nos restantes casos. Por outro lado, o Regulamento contém o processo de registo das embarcações de recreio e os documentos que se deverão encontrar a bordo, fixando ainda as normas que deverão ser observadas no que diz respeito às vistorias de manutenção das embarcações (que devem ser efectuadas com intervalos de cinco anos após o primeiro registo).

O Regulamento impõe a necessidade de obtenção de carta de navegador de recreio a ser emitida pelo IPTM, bem como o dever de celebração de contrato de seguro de responsabilidade civil por danos causados a terceiros pelas embarcações. A navegação junto à praia deverá obedecer a critérios de segurança apertados, estipulando-se uma zona de navegação interdita e uma zona de navegação restrita, sendo que nesta última não é permitido fundear ou praticar desportos náuticos e a velocidade se encontra condicionada.

Finalmente, no que toca às embarcações de recreio estrangeiras em Portugal, estipula-se que as mesmas apenas possam permanecer em águas nacionais por um período de seis meses em cada doze meses, podendo este período ser prorrogado mediante requerimento dirigido às Autoridades aduaneiras.

O novo regulamento da navegação de recreio em albufeiras

Nos termos do disposto no art. 50.º do Regulamento da Náutica de Recreio, a navegação de recreio em albufeiras, atendendo às suas especificidades, encontra-se regulada num diploma autónomo: a Portaria n.º 783/98, de 19 de Setembro. A actualização do conteúdo desta Portaria mostrava-se fundamental tendo em conta a necessidade cada vez mais reconhecida de se proceder à conjugação da protecção das albufeiras com a sua exploração. De facto, as suas características únicas impõem a necessidade de compatibilizar a pluralidade de interesses e sensibilidades que se encontram presentes no que concerne à sua utilização. As albufeiras servem inúmeras causas, que vão desde a prática desportiva, às praias fluviais e à sua utilização como zona de banhos e natação, ou mesmo à captação de água para consumo humano. A crescente e cada vez mais intensa utilização por parte das embarcações de recreio, veio ainda reforçar a premência da actualização das regras relativas à navegação nessas zonas.

Deste modo, procurando equilibrar e fazer conviver todas as utilizações possíveis das albufeiras, atendendo à necessidade de incrementar a protecção na utilização dos planos de água pelos diferentes intervenientes (razão pela qual se promove igualmente a uniformização do assinalamento do plano de água), visando ainda a salvaguarda dos recursos naturais e do meio ambiente e não se descuidando a importância da prática dos desportos náuticos e o potencial turístico que oferece, foi decidido proceder-se à alteração dessa Portaria n.º 738/98.

A Portaria n.º 127/2006, de 13 de Fevereiro (Ministérios do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações) veio então alterar o Regulamento da Navegação de Recreio em Albufeiras (o “Regulamento da NRA”), publicado em anexo à Portaria n.º 783/98, no intuito de assegurar a coexistência entre a salvaguarda dos recursos e as diversas actividades ligadas à navegação de recreio. Este diploma disciplina a navegação de recreio em albufeiras de águas públicas de serviço público, salvo as situadas no Rio Douro, quer quanto às embarcações que aí podem navegar, quer quanto aos seus utilizadores.

No que toca às embarcações de recreio, por um lado e salvo disposição em contrário do plano de ordenamento da albufeira, apenas poderão navegar de dia, entre o nascer e o por do sol, e, por outro, não poderão navegar nas albufeiras aquelas que dispõem de um comprimento superior a 7 m, excluindo os barcos a remos. O comprimento das embarcações de recreio é calculado nos termos do disposto no n.º 3 do Anexo II à Portaria n.º 1491/2002, de 5 de Dezembro, apesar de, por lapso manifesto, o legislador na republicação do Regulamento da Navegação de Recreio, remeter para a Portaria n.º 733/96 de 12 de Dezembro. Ora, esta Portaria n.º 733/96 foi precisamente revogada pela Portaria n.º 1491/2002, pelo que a remissão aí prevista será certamente para este diploma e não para o normativo revogado.

Acrescente-se ainda que, por forma a proteger os recursos hídricos, proíbe-se a navegação de embarcações propulsadas por motor de combustão interna a dois tempos nas albufeiras destinadas à produção de água para consumo humano.

Quanto aos utilizadores das embarcações de recreio (e às próprias embarcações), as regras, os sinais e as bóias constantes do anexo ao Regulamento da NRA aplicam-se a todos eles, sejam ou não responsáveis pela sua condução, ou navegação e sem prejuízo de outras disposições constantes de regulamentos que lhe sejam aplicáveis.

O Regulamento da NRA distingue três zonas de navegação, denominando-as de interdita, restrita ou livre. A zona de navegação interdita corresponde à zona do plano de água incompatível com a navegação, abrangendo as praias fluviais, zonas de banho e natação, de protecção de barragens ou de captação de água para abastecimento público. A zona de navegação restrita, cuja largura poderá ser ajustada por cada albufeira e ao longo desta pelo plano de

ordenamento, corresponde à zona do plano de água, com uma largura de 50 m contados a partir do seu limite, variável consoante o nível da água e no qual se pode navegar a uma velocidade não superior a 25 nós e desde que não existam perigos para a navegação devidamente assinalados. Todavia, a largura das zonas de navegação poderá vir a ser ajustada por cada albufeira e ao longo desta, através do respectivo plano de ordenamento.

O Regulamento da NRA demonstra igualmente preocupações com a segurança na prática dos desportos náuticos. Quando estes impliquem a utilização de embarcações de recreio com motor, apenas serão permitidos na zona de navegação livre, sendo ainda necessário, no caso da prática de esqui náutico ou de actividades similares, que a bordo da tripulação se encontrem, no mínimo, dois tripulantes, devendo um deles vigiar constantemente os praticantes que deverão ainda usar ajuda flutuante apropriada.

Relativamente às competições desportivas, necessariamente organizadas por federação desportiva, associação ou clube náutico, o Regulamento da NRA impõe a sua prévia autorização por parte da respectiva comissão de coordenação e desenvolvimento regional. Todavia, ficarão estas dependentes de parecer prévio vinculativo por parte do Instituto de Conservação da Natureza caso se realizem em albufeiras situadas em zonas protegidas. Nas competições desportivas poderá a referida comissão regional dispensar, no todo ou em parte e após proposta da entidade organizadora, o cumprimento deste Regulamento da NRA, devendo obter previamente o parecer do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos caso incida sobre matérias da sua competência ou sobre o registo das embarcações.

No domínio da protecção do ambiente, apenas se permite o transporte de combustível adicional de reserva nas embarcações, caso este seja efectuado num único depósito portátil ou amovível suplementar, robusto, estanque e com capacidade máxima de 30 l. Por outro lado, estipulam-se regras relativas às condições sanitárias a bordo das embarcações e proíbe-se a realização de reparações e operações de manutenção de embarcações de recreio nos planos de água e nas margens das albufeiras que envolvam riscos para o ambiente.

As embarcações acidentadas ou naufragadas deverão ser imediatamente retiradas do plano de água pelo proprietário ou pelo seu representante, devendo ser por estes devidamente sinalizadas enquanto não é possível a sua remoção. Sendo patente a

degradação por imobilidade prolongada, as embarcações de recreio estacionadas no plano de água ou nas margens considerar-se-ão abandonadas e os proprietários serão notificados para proceder à sua reparação ou remoção.

O Regulamento da NRA atribui à comissão de coordenação e desenvolvimento regional respectiva, a competência para fiscalizar as normas aí constantes, bem como proceder ao processamento das contra-ordenações e aplicação das coimas e sanções acessórias previstas no Decreto-Lei n.º 124/2004, de 25 de Maio. Quando estejam em causa albufeiras localizadas em áreas protegidas, estas competências serão da alçada do Instituto da Conservação da Natureza.

Por fim, o assinalamento de cada albufeira deverá observar o disposto no presente Regulamento e no respectivo plano de ordenamento, podendo ser realizado independentemente deste último quando esteja em causa a salvaguarda dos recursos hídricos ou a segurança de pessoas e bens. Do anexo ao Regulamento da NRA consta o conjunto de sinais e bóias de assinalamento do plano de água que deverão ser utilizados a nível nacional.

PEDRO GOMES DA CUNHA
Y JOÃO ANACORETA CORREIA (*)

CONDOMÍNIOS COMPLEXOS: PROPRIEDADES HORIZONTAIS DE DOIS NÍVEIS

Introdução

O regime da propriedade horizontal (art.ºs. 1414.º e seguintes do Código Civil, o «CC») e a sua aplicabilidade a estruturas imobiliárias complexas como forma de regular quer o regime da propriedade das diferentes partes de empreendimentos imobiliários quer, principalmente, a gestão das mesmas, é um tema incontornável para quem lida diariamente com a promoção imobiliária.

Sente-se hoje na prática a necessidade de criar diferentes «graus de comunhão», que permitam otimizar a gestão das diferentes partes do empreendimento as quais têm, na maior parte dos casos, exigências distintas. Sente-se nomeadamente a necessidade de, para as várias partes que compõem

o empreendimento, ter gestões autónomas e direitos e obrigações diferenciados.

Perante o actual quadro legislativo, e uma vez que a solução não é clara, a realidade exige um esforço interpretativo para tentar encontrar a solução mais adequada, a que melhor enquadre e compatibilize os diversos interesses envolvidos. Várias soluções têm sido propostas, cada uma com as suas vantagens e inconvenientes.

A este propósito coloca-se com alguma frequência a questão de saber se é possível submeter os empreendimentos imobiliários ao regime da propriedade horizontal de dois níveis. Ou seja, coloca-se a possibilidade de regular realidades complexas através uma estrutura jurídica também ela complexa mas cujo objectivo final é o da simplificação da gestão futura dessas realidades.

A lei (art.º 1438.º-A do CC, introduzido pelo Decreto-Lei n.º 267/94, de 25 de Outubro) estabelece que o regime da propriedade horizontal pode ser aplicado «(..), com as necessárias adaptações, a conjuntos de edifícios contíguos funcionalmente ligados entre si pela existência de partes comuns afectadas ao uso de todas ou algumas unidades ou fracções que os compõem». É assim hoje aceite que cada edifício poderá constituir uma fracção autónoma. O que não é ainda pacífico a nível doutrinal e jurisprudencial é que cada um desses edifícios possa ele próprio ser submetido ao regime da propriedade horizontal, isto é, que possa haver dois níveis de propriedade horizontal.

Esta possibilidade, que tem sido particularmente estudada relativamente aos empreendimentos turísticos (em especial aos *conjuntos turísticos*), assume especial relevância quando, perante um empreendimento complexo (composto p.ex. por área comercial, área habitacional e área de escritórios) se pretenda submeter o mesmo ao regime da propriedade horizontal, mas diferenciar a gestão e regular de forma distinta as tomadas de decisão nas diferentes partes que o compõem. A prática até agora tem sido submeter a totalidade do empreendimento a uma única propriedade horizontal, criando depois, no regulamento de condomínio (com as vantagens e inconvenientes que daí advêm), sub-condomínios, para assim tentar obviar as questões complexas que necessariamente se colocam na gestão do empreendimento.

Face à relevância que este tema assume em termos práticos, cumpre pois verificar se existe realmente algum impedimento legal à constituição de proprie-

* Abogados de los Departamentos de Derecho Marítimo, Transporte y Logística, y Mercantil de Uría Menéndez (Oporto)