

Duarte Silveira

De: Edgardo Goulart
Enviado: quinta-feira, 24 de Abril de 2014 08:52
Para: arquivo
Assunto: FW: ENVIO DE PARECER > Novo Regime Jurídico Património Beleeiro
Anexos: PARECER_NOVA LEGISLAÇÃO_final.pdf; ATT00001.htm

De: Domingos Cunha
Enviada: quarta-feira, 23 de Abril de 2014 19:37
Para: app
Cc: Arlinda Nunes
Assunto: Fwd: ENVIO DE PARECER > Novo Regime Jurídico Património Beleeiro

Senhor Edgardo,

Para os devidos efeitos junto remeto o parecer supramencionado.

Com os melhores cumprimentos.

Domingos Cunha

Iniciar a mensagem reencaminhada:

De: Luís Miguel Cravinho <lmvcravinho@gmail.com>
Data: 23 de Abril de 2014 às 14:48:46 AZOST
Para: <dcunha@alra.pt>
Assunto: Fwd: ENVIO DE PARECER > Novo Regime Jurídico Património Beleeiro

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA REGIONAL DOS AÇORES
Exmo. Presidente da Comissão Permanente dos Assuntos Sociais

Sr. Deputado Domingos Manuel Cristiano Oliveira da Cunha,

1. No seguimento do **V. Ofício Ref. N.º 1647 de 15/04/2014**, que solicita nosso parecer sobre a proposta de novo regime jurídico aplicado ao Património Baleeiro dos Açores, venho por este meio enviar o documento anexo como contributo construtivo para o quadro de referência que se pretende alcançar.

2. Aproveito a oportunidade para esclarecer V. Excia. que recebi idêntica solicitação (**Ofício Ref. N.º 1659 de 15/04/2014**), na qualidade de Presidente da **ASSOCIAÇÃO DE CLASSE DO BOTE BALEEIRO AÇORIANO**.

Agradecendo V. deferência, informo que não poderei fazê-lo em representação desta entidade, considerando que a mesma se encontra em fase de constituição e que ainda não goza de plenos direitos e deveres, legais e estatutários.

3. Gostaria de destacar, a título de comentário pessoal, que esta matéria constitui assunto da maior importância na construção da Identidade Açoriana, se considerarmos que a caça à baleia foi comum a todas as ilhas, que o património associado a esta actividade existe em todas as ilhas e que, particularmente, o **BOTE BALEEIRO AÇORIANO** - no seu papel

contemporâneo - poderá ser um elemento forte de ligação entre os Açorianos, as ilhas e destas com as Comunidades, na promoção e afirmação da Cultura Açoriana. Esta é uma visão que, respeitando a memória, perspetiva o futuro e abre o novo leque de oportunidades. Há que ultrapassar "bairrismos e paroquialismos" estéreis, assim como abandonar opções políticas erradas que resultaram numa abordagem fragmentada e deturpada.

Estarei ao dispor para eventuais esclarecimentos. Os melhores cumprimentos.

Miguel Cravinho

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada 1262	Proc. n.º 102
Data: 04/04/24	N.º 271 X

PARECER

O presente documento pretende dar um contributo no âmbito da «participação pública» incidente sobre as propostas em debate sobre o **novo regime jurídico de proteção e valorização do património cultural móvel e imóvel, o regime de apoios a conceder pela administração regional à preservação do património cultural imóvel e móvel pertencente a entidades privadas, e as alterações às medidas e apoios destinados à inventariação, recuperação, preservação e utilização do *património baleeiro dos Açores*.**

Esclarecemos que a elaboração do presente parecer insere-se na convicção que partilhamos a Visão e os Valores da Açorianidade e da importância que o Património Baleeiro assume na construção da Identidade.

De igual modo, procuramos enquadrar o assunto do Património Baleeiro no contexto alargado do conceito de Património Marítimo que, nos Açores, é muito rico mas muito desconsiderado. Não soubemos preservar muito dos nossos barcos históricos e “obras de melhoramento” supostamente para requalificar portos, ancoradouros e fortificações pelas ilhas foram descaracterizando a nossa paisagem histórica, com reflexos na imagem turística.

Encaramos a alteração do Decreto Regulamentar Regional N.º 24/2000/A, de 7 de Setembro como uma excelente oportunidade para alterar o modelo conceptual subjacente à conservação, protecção e valorização do Património Baleeiro e Marítimo, quanto à sua função na contemporaneidade.

Feita a introdução, passamos a elencar os aspectos que se consideram relevantes no Quadro de Referência Regional:

1. **VISÃO INTEGRADORA** – No plano histórico e das evidências, não restam dúvidas que a caça à baleia ocorreu em todas as ilhas do Arquipélago, embora se reconheçam idiosincrasias próprias de comunidades e de ilhas, que são importantes acautelar, quer pela intensidade da actividade, quer pelo seu impacto sócio-económico. Trata-se de uma Identidade Regional.

2. **DIVERSIDADE E COMPLEMENTARIDADE** – A actividade da caça à baleia deverá ser vista de forma global, nas suas múltiplas vertentes, ponderando todas as ilhas, isto se considerarmos que existe uma política para o Património Baleeiro «dos Açores». Seja no plano cultural e, sobretudo, na valorização dos “recursos culturais” ao dispor do desenvolvimento económico, todas as ilhas terão o mesmo direito a recuperar, preservar e valorizar o seu património. Deverá ser assumido que nenhuma ilha deverá ser preterida em relação a outra e todas terão o mesmo direito. A criação de um verdadeiro Roteiro Regional aportará ainda maior importância à Cultura Baleeira nos Açores, reclamando um nível de gestão e coordenação entre os recursos patrimoniais.

3. **PATRIMÓNIO E ACTIVO CULTURAL** – No plano conceptual, não basta “classificar” para que este se torne num “recurso”. Deverá ser distinguido o aspecto “patrimonial” da questão do “activo cultural”. Esta necessidade decorre não apenas da obrigatoriedade legal, mas também da forma como se definem os usos. Importa considerar o património não como um “custo”, mas como um investimento com retorno no plano económico, social e turístico, como elemento fundamental da afirmação da nossa Identidade comum. No caso concreto, entende-se o património baleeiro como «representação simbólica» da Cultura Açoriana, «emblema» de uma Região, «que promove solidariedades e cria limites sociais, encobre as diferenças internas e conflitos» (Cruces, 1998).

4. **COMPONENTE DESPORTIVA** – A valorização da componente desportiva associada ao bote baleeiro, nomeadamente na promoção da modalidade da Vela para adultos (formação/lazer/competição), constitui uma oportunidade manifesta para a utilização e sustentabilidade do património baleeiro (e marítimo). O desenvolvimento desta componente deverá prever a entrada de recursos financeiros por estímulo contributos por via do *sponsoring* e da responsabilidade social das empresas regionais, valorizando os botes baleeiros como “veículos de comunicação” das marcas, dos produtos e dos serviços regionais. Esta visão está alinhada com os objectivos programáticos da “nova economia do Mar”, que constitui desígnio nacional e uma prioridade Europeia. Para que se possa desenvolver esta componente é fundamental a criação de uma entidade de carácter associativo que agregue os interessados e eleve o assunto para um nível regional, como «*desporto nacional dos Açores*».

5. **NOVOS USOS COMPLEMENTARES** – O maior desafio com que se defronta o Património é quanto à sua utilidade. A vertente desportiva, cruzada com a utilização de interesse turístico e lazer, constituem aspectos fundamentais para a preservação, sustentabilidade e viabilização. Para tal, deverá constituir prioridade da administração regional a desagregação regulamentar ao nível das entidades competentes de âmbito nacional, designadamente ao nível intervenção no licenciamento e outros aspectos processuais que demandem as Capitánias e o IPTM, tendo em consideração uma «especificidade regional do património e da sua actividade». Ou seja, deverá ser definido em Regulamento Especial (relativo à segurança e meios a bordo) os normativos a que ficarão sujeitos os Botes Baleeiros, atendendo a que os mesmos são «*embarcações de madeira de construção primitiva, com menos de 24 metros*», excluindo-se automaticamente dos regulamentos existentes aplicáveis às embarcações de passageiros (artigo 2.º do Decreto -Lei n.º 293/2001, de 20 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 93/2012, de 19 de abril).

Apresentamos uma breve análise da situação de outros países, especificadamente o Quadro de Referência Europeu.

A preservação de navios históricos e embarcações tradicionais em actividade tem evoluído positivamente nas últimas três décadas. Existem mais de 5.000 navios históricos na Europa considerados “monumentos históricos”. Muitos estão atracados em “portos-museu” especialmente construídos e são mantidos por entidades privadas ou particulares, recorrendo ao voluntariado, sem recurso a financiamento público.

Anualmente ocorrem mais de 200 festivais marítimos e regatas em embarcações clássicas, organizadas por entidades sem fins lucrativos, que atraem milhares de espectadores. Alguns constituem eventos de referência em programas de promoção turística de várias cidades e regiões.

A visibilidade crescente dos grandes festivais náuticos de Brest (França) e de Kiel (Alemanha), a popularidade do *Baltic Sail Festival* que anima anualmente sete portos, em cinco países do leste europeu, a fantástica notoriedade do *Tall Ships’ Race* organizado pela prestigiada *Sail Training International* em vários portos, e a popularidade de múltiplos eventos onde convergem embarcações antigas a vapor, de pesca, de transporte e de cabotagem à vela, na sua maioria barcos de trabalho ancestrais, atestam bem a crescente adesão e interesse do público pelo património marítimo.

Para os entusiastas dos barcos clássicos e do património marítimo, estes eventos constituem vivências e experiências ímpares. A participação em tripulações de “barcos em operação” permite visitar portos com Identidade e Memórias que se interrelacionam, apreender a História e as Epopeias Marítimas com raízes comuns, bem como a partilha de Conhecimentos e de Heranças Culturais preciosas. Não são simples viagens! São oportunidades de valorização pessoal e cultural.

Fornecem aprendizagens de competências e aptidões, individuais e colectivas, em vários domínios: das técnicas de navegação aos valores e à etiqueta náutica, da nomenclatura à arte marítima, da vivência das tradições locais até à história naval, do comércio à construção... Em suma, navegar embarcações históricas está ao nível da prática de um “**acto de cultura**”, tendo o Mar como pano de fundo e elemento de ligação dos Povos, das Memórias, das Culturas, das Ideias, em suma, das Civilizações!

Nas últimas décadas, registaram-se mudanças conjunturais na percepção daquilo que constitui a preservação, conservação e a utilização do Património Marítimo. O desafio a médio prazo é a criação de um **NOVO QUADRO DE REFERÊNCIA**, que coloque o património marítimo no mesmo plano de consideração dos edifícios e objectos de valor histórico e cultural. Assinalam aqui alguns marcos importantes deste percurso:

1. Em 2000, a Assembleia Parlamentar do Conselho da Europa aprovou a Recomendação n.º 1486 (<http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/X2H-Xref-ViewPDF.asp?FileID=16854&lang=en>) que desafia os Governos Nacionais a:
 - a. Incentivar e apoiar as entidades públicas, privadas e as associações que se dediquem à preservação de embarcações históricas em tamanho real ou de réplicas de grande escala, privilegiando a sua manutenção em condições de funcionamento;
 - b. Incentivar a divulgação e a utilização destas embarcações com objectivos pedagógicos, educativos e de fruição cultural pelo público em geral;
 - c. Incentivar o desenvolvimento de um “sistema de aceitação mútua” partilhado pelas autoridades marítimas dos Estados-Membros na aplicação das normas de segurança e navegabilidade dos barcos tradicionais, nas águas europeias.

2. Um passo significativo foi igualmente dado ano 2000. As administrações marítimas da Dinamarca, Finlândia, Alemanha, Holanda, Espanha, Suécia e Reino Unido assinaram um memorando de entendimento (http://www.ssf.h.se/arkiv/mou/mou_e_govt_statements.pdf), que define conjuntamente a operação dos barcos tradicionais. Vulgarmente conhecido por “Wilhelmshaven-MoU”, o tratado internacional reconhece mutuamente os regulamentos de cada país, aplicados aos barcos tradicionais em operação, permitindo-lhes escalarem os diferentes portos com base nos respectivos certificados de navegabilidade nacionais, inclusive aceitando como válidos os certificados de competência nacionais das tripulações. A Noruega (2004) e Estónia (2005) também subscreveram este memorando.

3. Em 2002 foi aprovada a Carta de Barcelona (<http://www.european-maritime-heritage.org/docs/Barcelona%20Charter%20PO.pdf>). A EMH adaptou ao património marítimo os princípios da Carta de Veneza (1964) relativos à conservação e ao restauro de monumentos e locais históricos. A Carta de Veneza, 1964 – já na sequência da Carta de Atenas, 1931 – produziu um amplo movimento internacional no âmbito da ICON e da UNESCO propiciador da fundação do do *International Centre for the Study of the Preservation and the Restoration of Cultural Property*.

4. Em 2007, a EMH publicou um Relatório (<http://www.european-maritime-heritage.org/docs/Response%20MTF.pdf>) enquadrado no âmbito da consulta pública lançada pela Comissão Europeia para a elaboração do “Livro Verde para a Futura Política Marítima”, contendo importantes recomendações relativas à preservação, manutenção, apoio e divulgação e promoção do património marítimo europeu. Em resumo, o documento aponta aspectos básicos e funcionais que os Governos e autoridades marítimas nacionais devem atender:
 - a. Reconhecimento dos decisores políticos e das administrações do indispensável papel das entidades associativas, dos privados e do voluntário na preservação e manutenção do património marítimo;
 - b. Necessidade de preservar o património marítimo numa abordagem de interesse público, promovendo o apoio a eventos que juntem embarcações históricas, valorizando o seu capital de atração turística e cultural, potenciador de actividade económica;
 - c. Os governos devem desenvolver na respectiva legislação nacional o “conceito de embarcação tradicional e de património marítimo”,

desenvolvendo quadros normativos e regulamentares que facilitem os registos e certificações à luz de um “estatuto especial de monumentos culturais e repositórios tangíveis das tradições e aptidões marítimas regionais”.

Aspectos a considerar no contexto Europeu e Nacional

A experiência da aplicação do tratado “Wilhelmshaven-MoU” evidencia o problema do enquadramento das tripulações dos barcos tradicionais. Nestes casos, não funciona a definição de “passageiro”, sobretudo quando se trata de uma embarcação de passageiros de mais de 12 pessoas, cujo regulamento é de 1912 (afundamento do Titanic!). Nessa época ninguém antecipou que houvesse pessoas, voluntários, que se disponibilizassem a pagar para participar no trabalho de operação de navegação de num barco antigo. Ou seja, a definição de “passageiro” constitui, *de jure*, um obstáculo para os barcos tradicionais que transportem “voluntários pagantes” a bordo. O pessoal de bordo, não são “passageiros” no sentido estrito dos Regulamentos, porque voluntariamente decidiram experimentar um “museu vivo”, não um cruzeiro comercial! Não se aplica, portanto a nomenclatura “tripulação” ou “estagiários”, mas sim “pessoas em prática de um acto cultural”.

De acordo com o quadro jurídico geral, estas embarcações são classificadas “navios de passageiros”, devendo automaticamente cumprir a Directiva N.º 98/18/UE ou SOLAS, que regulamentam o fabrico, os métodos, procedimentos e tecnologia aplicada às embarcações contemporâneas. Isto, obviamente, resulta numa incompatibilização com as técnicas de construção naval tradicional e com o próprio carácter histórico das embarcações clássicas.

Nem todos os estados membros da UE transpuseram para a sua legislação o conceito de “embarcações tradicionais” e conseqüentemente o quadro normativo desejável à preservação do Património Marítimo. Mesmo entre os estados que implementaram o novo conceito e estabeleceram normativos especiais para embarcações tradicionais, existe alguma incerteza quanto à aplicabilidade dos regulamentos nos diferentes estados. O “Wilhelmshaven-MoU” constitui uma diretriz de referência para a definição do padrão mínimo comum para barcos tradicionais em operação, que deverá ser a base da política marítima nacional e exemplo a seguir, inclusive pelo Estado Português.

A European Maritime Heritage recomenda a eliminação das dissonâncias legais e administrativas, solicitando às administrações a elaboração de regulamentos específicos, conciliáveis, com a preservação do Património Marítimo. Note-se que, embora haja mais de 5.000 barcos tradicionais na Europa, estes constituem um número ínfimo quando comparado com o tráfego marítimo regular. Ou

seja, fazem sentido isenções criteriosas e devem ser implementadas regras especiais que incentivam a preservação e a utilização das embarcações tradicionais, num quadro jurídico especificamente desenhado.

São evidentes os efeitos perversos das “normas modernas” na sua aplicação à construção naval [*proibição de utilização da madeira como elemento-estrutural nos barcos*] na constituição de tripulações [*lotação mínima de segurança, máxima automação da operação das embarcações*], assim como a proibição de tintas e componentes usados na manutenção tradicional [*o alcatrão, o chumbo ou os primários à base de cobre para revestimentos*], os anti-vegetativos biocidas, e finalmente a aplicação de modernos padrões para a emissão gases [*carvão*] em motores de navios a vapor.

Nos últimos 25 a 30 anos, o processo de reestruturação [*desmantelamento*] do sector das pescas na Europa, designadamente em Portugal, levou ao desaparecimento de imensas embarcações de pesca de elevado valor histórico, sendo propositadamente destruídas para comprovativo da sua desactivação. A política adequada deverá permitir a preservação desse vasto património associado a actividades tradicionais, artesanais, prestando homenagem a uma dimensão cultural que importa preservar para as gerações futuras.

O património baleeiro dos Açores foi uma das vítimas mais próximas e evidentes deste tipo de políticas pela obrigação legal da destruição física como forma de evidenciar a cessação da actividade da baleação, entretanto proibida.

Como recomendação, a EMH aponta que a futura política marítima da União Europeia introduza a possibilidade de preservar valiosas embarcações de pesca artesanal, com valor patrimonial, em vez de “cortá-los aos pedaços”, possibilitando a sua utilização em actividades educacionais, formativas, culturais e turísticas.

As administrações nacionais devem apoiar a recuperação e preservação do Património Marítimo com a mesma determinação e enquadramento institucional que confere a estruturas e objetos patrimoniais “terrestres”, através do incentivo ao estudo e à inventariação documental existente em múltiplos espólios públicos e privados; apoiando a manutenção dos estaleiros de construção tradicional; apoiando os “portos-museus”; e as organizações do património sejam entidades privadas, proprietários ou voluntariado.

Este apoio deverá assumir múltiplas formas, designadamente na vertente das opções de financiamento, pela criação de programas no âmbito de iniciativas sociais dirigidas a carenciados, desempregados e outros; disponibilização de espaços para a instalação de “portos-museu” [domínio público marítimo] e estaleiros tradicionais; regulamentos ajustados às facilidades concedidas à atracagem das embarcações tradicionais; políticas adequadas no domínio do

imobiliário e das infraestruturas que valorizem e promovam o Património Marítimo, integrando-o nestes projectos de desenvolvimento económico e social.

A União Europeia ainda não prevê programas específicos de financiamento directo para o restauro, preservação do Património Marítimo, assumindo-se que a "Cultura" constitui um dever dos Estados-Membros. Nos raros projectos de recuperação e manutenção de embarcações tradicionais financiadas por fundos comunitários, o seu enquadramento assenta numa "sub-atividade da vertente cultural". Os programas INTERREG e os vários programas educacionais poderão ser possibilidades a explorar. O apoio à preservação do Património Cultural ainda está exclusivamente vocacionado para os "edifícios, os objectos e as paisagens". Sugere-se a criação de um programa de financiamento directo da EU, orientado para o Património Marítimo, contemplando acções de restauro, preservação, manutenção e divulgação dos barcos históricos, instalações marítimas, incluindo eventos náuticos.

Por fim, e ainda no plano do financiamento, as políticas fiscais e orçamentais deverão criar o ecossistema propício ao apoio de empresas multinacionais Europeias, estimulando-as a patrocinar actividades no âmbito da preservação e da utilização do Património Marítimo. De igual modo, é necessário desenhar sistemas de incentivos fiscais e tributários [*imposto zero no IVA para a reparação e reconstrução naval tradicional*], taxas reduzidas para o combustível dos barcos tradicionais e actividades conexas à sua utilização para incentivar os proprietários privados ou colectivos. Os indivíduos ou associações que operem embarcações tradicionais não devem ser considerados "empresas de transporte" uma vez que os custos de manutenção e de preservação de uma embarcação tradicional, requer recursos amplamente maiores e cumprem funções sociais e culturais relevantes.

Aspectos a considerar no contexto da Política Cultural da Região

1. A questão do Património Baleeiro dos Açores deve enquadrar-se num âmbito mais alargado do **Património Marítimo dos Açores**. O cenário deverá ser tido em conta pelo Governo dos Açores, atendendo não apenas sua realidade insular [onde o Mar e a orla marítima assumem papel central na actividade humana], assim como pela necessidade de preservação da Memória e da Identidade, num contexto que apela a uma estratégia de desenvolvimento que aposta na diferenciação, visibilidade e notoriedade do destino turístico Açores.

2. É recomendável que a gestão e utilização do Património Baleeiro Regional, designadamente o flutuante, permaneça na gestão e administração exclusiva do Governo dos Açores, à margem da esfera de competências das autoridades marítimas, cuja visão circunscrita atende unicamente à “aplicação genérica da lei e de regulamentos gerais”, o que poderá constituir um sério entrave à preservação e utilização do património cultural, atendendo à sua especificidade. Esta posição é defensável no âmbito da Estratégia Nacional para o Mar (<http://www.portugal.gov.pt/media/1318016/Estrategia%20Nacional%20Mar.pdf>), capítulo “Crescimento Azul”, págs. 39 e seguintes.
3. É evidente que o processo de recuperação, conservação, preservação e promoção estão estreitamente ligados ao nível da sua interiorização pelos cidadãos quanto à sua e Herança Cultural comum. Assim, a sobrevivência e viabilização do património baleeiro [e marítimo] depende da sua dupla função: **repositório da memória e do património vivo e autêntico, da soberania dos saberes e das tradições náuticas e marinheiras dos Açores**, enquanto activo cultural ao dispor do desenvolvimento e os novos usos complementares, através da educação/formação, do desporto, do lazer e do turismo (https://www.fct.pt/esp_inteligente/docs/GuiaMetodologico_ENEI_Lisboa_Mar.pdf), págs. 5.
4. Na prossecução dos objectivos propostos para o Património Marítimo e no caso concreto do Património Baleeiro dos Açores, as organizações associativas privadas [ACBBA – Associação de Classe do Bote Baleeiro Açoriano e outras] devem constituir-se como **parceiros sociais**, activos e estratégicos, na gestão integrada e participada dos recursos, **sendo de enaltecer a iniciativa legislativa em apreciação pública para a alteração do regime jurídico** em vigor [Decreto Regulamentar Regional N.º 24/2000/A, de 7 de Setembro].
5. O trabalho a desenvolver no domínio do Património Marítimo [*conjunto de elementos materiais e imateriais relacionado com as atividades humanas no meio marítimo, autenticado pelos grupos sociais como herança própria, constituinte da sua Identidade e projeto social e, enquanto tal, digna de ser transmitida às gerações vindouras*] apela à participação, à cooperação e à comunicação transnacionais, pelo que recomendamos que a **Região Autónoma dos Açores faça a sua proposta de adesão à European Maritime Heritage**, na qualidade de “Regional Member” (<http://www.european-maritime-heritage.org>). A representação nacional

nesta prestigiada organização é assegurada pelo Museu da Marinha e pelo Ecomuseu Municipal do Seixal como “*Advisory Members*” e pela Associação Portuguesa do Património Marítimo, a título de “*Associate Member*”.

(...)

PROPOSTA DE:

REDACÇÃO DO NOVO REGIME JURÍDICO de protecção e valorização do património cultural móvel e imóvel, o regime de apoios a conceder pela administração regional à preservação do património cultural imóvel e móvel pertencente a entidades privadas, e as alterações às medidas e apoios destinados à inventariação, recuperação, preservação e utilização do Património Baleeiro dos Açores.

NOTA: Ressalvando o rigor técnico-jurídico do diploma que – por razões óbvias – não foi objecto da nossa preocupação, apenas introduzimos elementos substanciais que consideramos indispensáveis.

ANEXO I
Republicação do Decreto Regulamentar Regional
N.º 24/2000/A, de 7 de Setembro

CAPÍTULO I
Princípios gerais

Artigo 1º
Objeto

O presente diploma regulamenta o sistema de apoios à recuperação, conservação e valorização do património baleeiro da Região Autónoma dos Açores, classificado, nos termos da lei, face ao seu interesse histórico, cultural, turístico e desportivo.

Artigo 2º
Âmbito

1. Os apoios são concedidos através da celebração de contratos de cooperação técnica e financeira, contratos de financiamento, subsídios e bolsas e abrangem:
 - a. As embarcações baleeiras, respetiva palamenta e demais equipamentos, incluindo meios de salvamento exigidos por esta lei, com expressa renúncia de qualquer outra disposição legal, nomeadamente, Regulamento Geral de Capitánias, Regulamento das Actividades Marítimo-Turísticas e Regulamento da Náutica de Recreio.
 - b. Os imóveis e infraestruturas associados à baleação e à indústria baleeira inventariados na Região Autónoma dos Açores;
 - c. Os estudos sobre a história e a antropologia da baleação açoriana e salvaguarda do respetivo património documental;
 - d. **O fomento de actividades educacionais e formativas, desportivas, de turismo, cultura e lazer relacionadas com o Património Baleeiro;**
 - e. **O licenciamento dos botes baleeiros, com vista à sua utilização como embarcações marítimo-turísticas de carácter patrimonial e histórico;**
 - f. **A construção ou aquisição de imóveis para protecção das embarcações baleeiras ou de comprovado valor histórico relacionado com a actividade da baleação.**
2. Podem candidatar-se aos apoios previstos no presente diploma os proprietários de bens classificados de património baleeiro, os indivíduos ou entidades que desenvolvam actividades enquadráveis no nº 1 e ainda as entidades com as quais existam protocolos para utilização de património baleeiro pertencente à Região.

Artigo 3º

Contratos

1. Os contratos de cooperação técnica e financeira e os contratos de financiamento são reduzidos a escrito e subscritos pelo membro do governo com competência em matéria de cultura e pelos particulares promotores das actividades que constituírem o seu objeto.
2. O membro do governo com competência em matéria de cultura pode delegar no diretor regional com competência em matéria de cultura, com possibilidade de subdelegação, a competência referida no número anterior.
3. Os participantes que sejam pessoas coletivas são representados pelo titular do órgão que constar dos respetivos estatutos.

4. Os contratos têm a duração correspondente ao projeto ou programa a desenvolver, podendo abranger mais de um ano civil, em função da natureza da atividade ou das disponibilidades orçamentais.
5. Os contratos de cooperação técnica e financeira e os contratos de financiamento contêm obrigatoriamente a identificação das partes, referência ao Decreto Legislativo Regional nº _____, ao presente regulamento e as seguintes cláusulas:
 - a. Descrição pormenorizada dos projetos ou atividades a desenvolver;
 - b. Instalações, equipamentos e meios humanos, técnicos e financeiros a disponibilizar pelas partes ou por terceiros;
 - c. Datas de início e termo dos projetos ou atividades.
6. Poderão ser introduzidas outras cláusulas, quando se mostre aconselhável salvaguardar interesses específicos relacionados com o objeto concreto dos contratos, com a qualidade do particular ou com a participação de terceiros.

Artigo 4º

Processo

1. **O processo inicia-se com o envio ou entrega do projeto na direção regional com competência em matéria de cultura ou num dos museus da Rede Regional de Museus dos Açores.**
2. O projeto deverá conter todos os elementos que possam contribuir para a sua clarificação, nomeadamente os seguintes:
 - a. Identificação completa do candidato;
 - b. Resumo do currículo do proponente, tratando-se de pessoa singular, ou das atividades já desenvolvidas, se for pessoa coletiva, e dos formadores ou animadores, quando se justificar;
 - c. **Documento descritivo do projeto ou atividade que, para além de integrar o plano de atividades a desenvolver com todos os detalhes relevantes para a avaliação do seu mérito e interesse para a Região, deverá conter o relatório de atividades realizadas e respetiva execução financeira, relativa ao apoio anteriormente concedido, com discriminação dos materiais e tempos de duração da execução dos trabalhos;**
 - d. Meios necessários;
 - e. Meios disponibilizados pelo interessado ou por terceiros;
 - f. Orçamento discriminado;
 - g. Datas de início e termo do projeto ou atividade.

Artigo 5º

Prazos

1. Por despacho do membro do governo com competência em matéria de cultura, publicado nos primeiros 31 dias do mês de Janeiro, será definido o prazo para entrega das candidaturas, abrangendo as atividades a desenvolver no ano seguinte.
2. A não entrega da totalidade dos documentos referidos no nº 2 do artigo 4º até ao prazo estipulado no despacho mencionado no ponto 1 implica a rejeição da candidatura.

Artigo 6º

Concessão

A concessão de apoios depende de despacho do membro do governo com competência em matéria de cultura, sob proposta da direção regional com competência em matéria de cultura, após parecer da comissão consultiva que baseará o seu parecer num conjunto de critérios claros previamente definidos e tornados publicos.

CAPÍTULO II

Apoios

SECÇÃO I

Reparação e manutenção de embarcações baleeiras, respetiva palamenta e demais equipamentos

Artigo 7º

Recuperação

1. Os apoios para recuperação de botes e lanchas baleeiras abrangem todas as embarcações classificadas existentes na Região e destinam-se a:
 - a. Recuperar os cascos, incluindo substituição dos seus elementos, cavername, cabina, mastros, remos e outros elementos construtivos;
 - b. Executar as velas;
 - c. Grande recuperação e aquisição de motores e respetiva montagem.
2. Os apoios a atribuir para a recuperação de botes e lanchas são no valor de 75% do custo dos respetivos trabalhos.

Construção

1. Os apoios para a construção de novos de botes e lanchas baleeiras abrangem todas as replicas fieis de construção tradicional de embarcações classificadas existentes na Região e destinam-se a:

- a. Construção de cascos, incluindo todos os seus elementos, cavername, cabina, mastros, remos e outros elementos construtivos;
 - b. Execução das velas;
 - c. Aquisição de motores e respetiva montagem.
2. Os apoios a atribuir para a construção de botes e lanchas são no valor de 75% do custo dos respetivos trabalhos que têm de ser obrigatoriamente executados na região.

Artigo 8º

Conservação

1. Os apoios a atribuir para os trabalhos de conservação de botes e lanchas baleeiras abrangem todas as embarcações classificadas existentes na Região e destinam-se a:
 - a. Pintura das embarcações e calafetagem dos cascos das lanchas;
 - b. Substituição de cabos;
 - c. Reparação dos panos das velas;
 - d. Revisão de motores, no caso específico das lanchas.
2. **Os apoios a atribuir para a conservação de cada bote e cada lancha são, respetivamente, até ao valor de 60% e até 80% do custo dos respetivos trabalhos.**
3. **Os apoios a botes baleeiros serão atribuídos, exclusivamente, em função do número de regatas em que o bote alvo de apoio participa, a saber:**
 - a. 1 a 2 regatas – até 30%;
 - b. 3 a 5 regatas – até 40%;
 - c. 6 a 8 regatas – até 50%;
 - d. Mais de 8 regatas – até 60%
4. **As regatas que obriguem à deslocação de botes entre os grupos de ilhas (ocidental, central e oriental) serão, para efeitos do número anterior, contabilizadas a duplicar.**
5. **Os apoios a lanchas serão atribuídos, exclusivamente, em função do número de regatas em que a lancha alvo de apoio participa, a saber:**
 - a. 1 a 2 regatas – até 30%;
 - b. 3 a 5 regatas – até 50%;
 - c. 6 a 8 regatas – até 70%;
 - d. Mais de 8 regatas – até 80%
6. **As regatas que obriguem a deslocação de lanchas entre as ilhas do triângulo (S. Jorge, Pico e Faial) e as ilhas da Graciosa ou Terceira serão, para efeitos do número anterior, contabilizadas a duplicar e a triplicar para deslocações entre Grupos.**

7. Nas ilhas em que não existirem pelo menos 5 botes e nos grupos onde não existirem pelo menos 10 botes, as regatas podem ser substituídas por outro tipo de iniciativas de outra índole que não a competição, mas que tenham como objectivos de promoção e divulgação da Cultura Baleeira e dos botes baleeiros, mantendo-se a equiparação dos rácios dos apoios.

Artigo 8º/A

Licenciamento para efeitos de utilização marítimo-turística

1. Estão isentos de custos de licenciamento as embarcações para fins marítimo-turísticos.
2. Os apoios a atribuir para o licenciamento dos botes baleeiros para sua utilização por empresas marítimo-turísticas abrangem todas as embarcações classificadas existentes na Região e as suas replicas fiéis construídas de acordo com o presente Regulamento e destinam-se a:
 - a. Prestação inicial anual do seguro.
 - b. Suprir custos de TSU do pessoal de tripulação afecta os botes e lanchas.

Artigo 8º/B

Formação

1. Os apoios a atribuir à formação na arte de velejar em botes baleeiros destinam-se a apoiar a aplicação dos programas específicos e deverão abranger os seguintes domínios:
 - a. Conhecimento de todas as componentes da embarcação;
 - b. Tripulação e segurança;
 - c. Iniciação à vela e respetivas técnicas de velejar em botes baleeiros;
 - d. Prática desportiva e competição.
2. Os apoios à formação serão atribuídos em função do número de formandos e cursos de formação realizados, tendo como unidade da tripulação de um bote baleeiro e destinam-se a cursos de formação com o mínimo de duração de 24 horas, divididas por 12 horas teóricas e 12 horas práticas.
3. Os apoios a atribuir para a formação são até 80% dos custos com o formador e com o combustível da embarcação de apoio.

Artigo 8º-C

CrITÉRIOS de Apreciação

1. A apreciação do interesse para a Região dos projetos apresentados resulta da ponderação dos seguintes fatores:
 - a. Mérito intrínseco do projeto, tendo em conta a sua qualidade pedagógica e formativa;

- b. Capacidade de realização, a deduzir do currículo ou atividades já desenvolvidas pelo candidato ou por terceiros envolvidos;
 - c. Contributo para a divulgação da Cultura e Património Baleeiro dos Açores.
 - d. Outros expressamente indicados pela comissão consultiva.
2. Compete à comissão consultiva fixar o peso relativo com que cada um dos fatores contribui para a apreciação geral.

Artigo 9º

Processamento dos apoios

1. O processamento dos apoios para a recuperação e construção de botes e lanchas baleeiras é escalonado da seguinte forma:
 - a. 50% do valor global do orçamento, quando da adjudicação do trabalho ao estaleiro naval dele encarregue;
 - b. 30% do valor do orçamento quando estiverem executados 50% do trabalho;
 - c. 20% do valor do orçamento quando da conclusão do trabalho.
2. O processamento dos apoios para a conservação de botes e lanchas baleeiras será realizado numa única prestação.
3. **O processamento dos apoios para o licenciamento, para efeitos de utilização por empresas marítimo-turísticas será realizado numa única prestação.**
4. **O processamento dos apoios para a formação na arte de velejar em botes baleeiros será igualmente realizado numa única prestação.**

Artigo 10º

Critérios

Nos trabalhos de recuperação e conservação de botes e lanchas baleeiras apenas será permitida a aplicação de técnicas e materiais tradicionais, de modo a evitar a sua descaracterização a nível de construção e recuperação naval.

Artigo 11º

Dotação de meios de salvamento nas embarcações

Os botes e lanchas baleeiras classificados em condições de navegabilidade beneficiam de uma comparticipação até 75% das despesas de dotação das embarcações com meios de salvação, aparelhos, instrumentos e meios de segurança, meios de radiocomunicações, instrumentos náuticos e primeiros socorros que os proprietários entendam como essenciais para o desenvolvimento das actividades que se propõem.

Artigo 12º **(Revogado)**

SECÇÃO II

Comparticipação na reparação e manutenção de imóveis, infraestruturas e equipamentos ligados à indústria baleeira

Artigo 13º

Recuperação e conservação de imóveis

1. Os apoios para a recuperação e conservação de imóveis e infraestruturas associadas à baleação e à indústria baleeira abrangem todos os imóveis classificados existentes na Região.
2. Os apoios são regulados nos termos do **regime de apoios à recuperação e conservação do património cultural imóvel**.
3. Os projetos, para além da aprovação pela direção regional com competência em matéria de cultura, carecem de licenciamento camarário nos casos previstos na lei.

Artigo 14º

Apresentação da candidatura

1. Para além dos elementos referidos no nº 2 do artigo 4º, os pedidos de apoios para os trabalhos de recuperação e conservação devem ser acompanhados de projeto, medições e orçamento discriminativo.
2. Os projetos devem ser instruídos nos termos previstos no **regime de apoios à recuperação e conservação do património cultural imóvel**.

Artigo 15º

Processamento de apoios para imóveis

O processamento de apoios para imóveis, infraestruturas e equipamentos ligados à indústria baleeira será escalonado conforme previsto no regime de apoios à recuperação e conservação do património cultural imóvel.

SECÇÃO III

Outros apoios

Artigo 16º

Estudos e atividades relacionadas com o património baleeiro

Os apoios a estudos ou atividades relacionadas com o património baleeiro podem revestir a forma de bolsas de estudo ou subsídios, cujo montante será proposto pela comissão consultiva em função dos fatores de avaliação dos projetos previstos no presente regulamento.

Artigo 17º

Apresentação da candidatura

Os projetos deverão conter todos os elementos que possam contribuir para a sua clarificação, nomeadamente os elementos referidos no nº 2 do artigo 4º.

Artigo 18º

Critérios de apreciação

1. A apreciação do interesse para a Região dos projetos apresentados resulta da ponderação dos seguintes fatores:
 - a. Mérito intrínseco do projeto apresentado, tendo em conta o seu valor histórico-cultural, a qualidade e a imaginação nos processos de intervenção, a inovação, a diversidade dos objetivos e a preocupação com a dimensão cultural da sociedade;
 - b. Capacidade de realização, a deduzir do currículo ou atividades já desenvolvidas pelo candidato ou por terceiros envolvidos;
 - c. Interesse público;
 - d. Outros expressamente indicados pela comissão consultiva.
2. Compete à comissão consultiva fixar o peso relativo com que cada um dos fatores contribui para a apreciação geral.

Artigo 19º

Atividades educacionais, desportivas, de turismo e lazer relacionadas com o património baleeiro

Os projetos relacionados com a educação, desporto e turismo são objeto de parecer das direções regionais competentes, em razão das atividades a promover.

Seção IV

Comparticipação na aquisição ou construção de imóveis para recolha de botes baleeiros

Artigo 19º-A

Construção ou aquisição de imóveis

1. Os apoios para a construção e aquisição de imóveis, destinados à recolha de botes baleeiros classificados, abrangem todos os edifícios a construir ou a adquirir, exclusivamente, para essa função.
2. Os projetos de construção ou os imóveis construídos carecem dos licenciamentos previstos na lei e deverão acompanhar a instrução do processo.

Artigo 19º-B

Critérios de apreciação

1. A apreciação do interesse para a Região dos projetos apresentados resulta da ponderação dos seguintes fatores:

- a. Mérito intrínseco do projeto apresentado, tendo em conta a sua qualidade formal e construtiva, bem como a sua integração no território;
 - b. Custo da operação e sua justificação técnica;
 - c. Adequação do local e interesse público;
 - d. Outros expressamente indicados pela comissão consultiva.
2. Compete à comissão consultiva fixar o peso relativo com que cada um dos fatores contribui para a apreciação geral.

Artigo 19º-C

Apoios

1. São apoiados os gastos no âmbito da construção e aquisição de imóveis destinados à recolha de botes baleeiros classificados.
2. Os apoios a atribuir para a construção dos imóveis, destinados à recolha de botes baleeiros classificados, são processados da seguinte forma:
 - a. 30% do valor global, após o início da intervenção;
 - b. 30% do valor global, após estarem executados 50% dos trabalhos participados;
 - c. Os restantes 40%, após a entrega do relatório final de conclusão.
3. Os apoios a atribuir para a aquisição dos imóveis, destinados à recolha de botes baleeiros classificados, são processados da seguinte forma:
 - a. 10% no contrato promessa de compra e venda;
 - b. 90% na celebração da escritura.

CAPÍTULO III

Disposições finais

Artigo 20º

Fiscalização

A fiscalização dos apoios atribuídos ao abrigo do presente diploma é da competência da Direção Regional com competência em matéria de Cultura.

Artigo 21º

Caducidade dos apoios

Os apoios caducam no caso de:

- a. Os projetos não se terem iniciado, sem justificação, nos prazos previstos;
- b. Os projetos serem interrompidos injustificadamente.

Artigo 22º

Reembolso dos apoios

A utilização indevida das verbas atribuídas ou o incumprimento dos projetos aprovados obriga os beneficiários a reembolsar a Região Autónoma dos Açores dos montantes já processados, acrescidos dos juros legais.

Artigo 23º

Reembolso de investimento

As verbas próprias investidas por entidades utilizadoras de botes e lanchas da Região, no que respeita a recuperação de cascos, mastros, remos, velas e motores, serão integralmente devolvidas à entidade utilizadora, no caso de a embarcação ser retirada a essa mesma entidade nos cinco anos subsequentes ao investimento.

Artigo 24º

Verba

As verbas necessárias à concessão dos apoios previstos neste diploma são inscritas em ações próprias do Plano da Região, no Programa de Defesa e Valorização do Património Arquitectónico e Cultural.

Artigo 25º

Venda e alienação a terceiros

Para além do disposto no artigo 16º do Decreto Legislativo Regional nº _____, os bens que tenham sido objeto dos apoios previstos no presente diploma só podem ser transacionados ou alienados após parecer favorável do membro do governo com competência em matéria de cultura.

Artigo 26º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

O presente PARECER foi elaborado por:

Luís Miguel Vasconcelos Cravinho | Mário Luís Florêncio Prieto

... com os contributos de:

Eduardo Alexandre Pacheco Lacerda Coelho | Fernando Jorge de Melo Pacheco Arruda | Vitor José Mota Correia | Armando José de Freitas Viveiros | Alexandre Miguel Resendes Cabral de Melo | Francisco José de Freitas Armas Perry da Câmara | Hermínio Paulo Medeiros Pacheco | António Luís Robalo Brás | Paulo Jorge de Guilherme Pacheco Costa | Dionísio Costa Cardoso | Filipe Baptista Pacheco e Sérgio Rezendes