DIÁRIO DA REPÚBLICA

1.ª série
N.º 147
31-07-2026

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 153/2026, de 31 de julho

Sumário: Define as normas de atribuição e marcação obrigatória do número da Organização Marítima Internacional de identificação de navios.

Na sequência das normas estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (IMO), o Decreto-Lei n.º 295/94, de 16 de novembro, deu corpo à implementação do número IMO enquanto elemento identificativo permanente e inalterável dos navios, tendo por objetivo o aumento dos níveis de segurança, de prevenção da poluição e redução da fraude marítima.

No plano da evolução normativa da regulamentação da IMO, a Resolução A.1215(34), de 3 de dezembro de 2025, procedendo à revogação da Resolução A.1117(30), de 6 de dezembro de 2017, veio estabelecer a integração dos sistemas de identificação existentes, o número IMO de identificação de navios e o número único de identificação de companhias e proprietários registados.

Por outro lado, importa considerar as regras estabelecidas pelo Regulamento de Execução (UE) 2025/2196, da Comissão, de 17 de outubro de 2025, as quais determinam um alargamento do regime de implementação do número IMO aos navios de pesca de arqueação bruta igual ou superior a 100, bem como aos que possuam um comprimento fora a fora igual ou superior a 24 metros e 12 metros consoante a respetiva área de operação.

Neste contexto, assume significativa relevância a necessidade de se proceder à atualização do ordenamento jurídico interno nesta matéria, não apenas no sentido de acolher o conjunto de normas boas práticas estabelecidas pela IMO, no âmbito da identificação de navios e embarcações e respetiva abrangência, mas, também, a necessária revisão e aperfeiçoamento dos termos e pressupostos materiais da atribuição e aposição no número IMO, enquanto elemento de identificação de navios, importando destacar a obrigatoriedade, prevista na legislação da União Europeia, do mesmo ser atribuído às embarcações de pesca, como meio de acompanhamento e verificação das suas atividades ao longo do tempo, independentemente de eventuais alterações de nome, propriedade ou pavilhão, bem como elemento de garante da rastreabilidade dos produtos de pesca em toda a cadeia de mercado, sobretudo nos casos em que os navios possam estar envolvidos em atividades de pesca ilegal, não declarada e não regulamentada.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei tem por objeto a definição das normas de atribuição e marcação obrigatória do número da Organização Marítima Internacional (IMO) de identificação de navios, adiante designado por «número IMO».

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — Estão abrangidos pela obrigação de identificação com número IMO, nos termos do disposto no presente decreto-lei, os navios de arqueação bruta igual ou superior a 100, independentemente da sua classificação de registo ou dimensão.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, estão, ainda, abrangidos pela obrigação de identificação com número IMO:

a) Os navios de passageiros de arqueação inferior a 100 e as embarcações de passageiros de alta velocidade, tal como definidos na regra 1 do capítulo x da Convenção Internacional para a Salvaguarda

da Vida Humana no Mar de 1974 (Convenção SOLAS de 1974) e que transportem mais de 12 passageiros, desde que efetuem viagens internacionais;

b) As unidades móveis de perfuração offshore que efetuem viagens internacionais;

c) Os navios de pesca com comprimento de fora a fora:

i) Igual ou superior a 24 metros que operem exclusivamente em águas sob jurisdição nacional ou de um Estado-membro da União Europeia;

ii) Igual ou superior a 12 metros, que estejam autorizados a operar em águas sob jurisdição de país terceiro.

3 — Excetuam-se do disposto nos números anteriores os navios:

a) Desprovidos de meios mecânicos de propulsão, incluindo docas flutuantes e outras estruturas e plataformas similares;

b) Barcaças de transporte;

c) De recreio, independentemente da classificação ou dimensão;

d) Afetos a serviços especiais, designadamente de navios-farol, estações de radiocomunicações flutuantes, e de busca e salvamento;

e) De sustentação hidrodinâmica ou por ar;

f) De guerra, unidades auxiliares de Marinha e de transporte de tropas;

g) De madeira, que não sejam embarcações de pesca.

4 — Para efeitos de aplicação do presente decreto-lei entende-se por «viagem internacional» a viagem que se realiza desde um país ao qual se aplica a Convenção SOLAS de 1974 até um porto situado fora desse país, ou inversamente.

Artigo 3.º

Número IMO de identificação de navios

1 — O número IMO constitui um elemento complementar da identificação do navio, o qual se mantem inalterável e o acompanha ao longo da sua existência, independentemente de alteração de nome, de proprietário ou de bandeira.

2 — O número IMO é composto por um conjunto único de sete dígitos, sendo complementado pelo prefixo «IMO».

Artigo 4.º

Atribuição e obtenção do número IMO

1 — O número IMO é atribuído pela entidade especialmente mandatada pela Organização Marítima Internacional, através de plataforma disponibilizada para o efeito.

2 — A obtenção do número IMO é requerida pelo proprietário do navio junto da entidade competente, nos termos do número anterior, devendo ser obrigatoriamente comunicado à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), no prazo de 30 dias, conjuntamente com o respetivo indicativo da chamada.

3 — O cumprimento das obrigações a que se refere o número anterior pode ser assegurado por outras entidades, designadamente pelo construtor do navio, quando durante a construção não haja transmissão da propriedade do navio para o dono da obra.

4 — A DGRM publicita, no seu sítio na Internet, as orientações e informação atualizada destinadas a facilitar o registo e obtenção do número IMO.

Artigo 5.º

Averbamento do número IMO

1 — No caso de novas construções ou de navios adquiridos no estrangeiro que não possuam número IMO, este deve ser obtido nos termos do artigo anterior, aquando do primeiro registo nacional, devendo constar como elemento da descrição do navio.

2 — Aos navios já registados, a obtenção do número IMO e respetivo averbamento ao registo é assegurado aquando do pedido de realização de vistoria de renovação ou de emissão de novo certificado que o navio deva possuir, ou com a alteração ao registo por mudança de propriedade, sendo o averbamento da atualização da descrição lavrado oficiosamente pela entidade competente.

3 — Para efeitos do disposto nos números anteriores, aquando da apresentação, através do Balcão Eletrónico do Mar, de pedido de registo ou de vistoria para emissão ou renovação de certificado, deve o interessado juntar o elemento comprovativo da comunicação a que se refere o n.º 2 do artigo 4.º

4 — Caso a obtenção e atribuição de número IMO não esteja enquadrada nas situações previstas nos números anteriores, a DGRM, após a comunicação a que se refere o n.º 2 do artigo 4.º, remete tal informação às entidades competentes em matéria de registo, para o averbamento oficioso da atualização das descrições do navio.

Artigo 6.º

Documentos com o número IMO

O número IMO deve constar obrigatoriamente:

a) Do auto de registo e do título de propriedade;

b) Dos certificados emitidos no âmbito das convenções da IMO adotadas pelo Estado Português, bem como da legislação nacional e da União Europeia aplicável;

c) Dos certificados de arqueação emitidos para os canais do Suez e do Panamá;

d) Dos planos e manuais do navio, quando aplicável;

e) Do documento único da pesca, no caso das embarcações a que se refere a alínea c) do n.º 2 do artigo 2.º

Artigo 7.º

Marcação do número IMO

1 — Todos os navios e embarcações abrangidos pelo presente decreto-lei, nos termos da regra 3 do capítulo XI-1 da Convenção SOLAS de 1974, devem possuir uma marcação permanente do número IMO, nos termos dos números seguintes.

2 — A marcação permanente deve ser patente externamente, em local visível no casco ou na superestrutura, designadamente na popa do navio ou em qualquer um dos lados do casco acima da linha de carga mais profunda atribuída, ou em qualquer um dos lados da superestrutura ou na frente desta, devendo os caracteres, em qualquer dos casos, ter uma altura de 200 milímetros ou superior e comprimento proporcional.

3 — A marcação permanente deve ser patente internamente, em local de fácil acesso, designadamente numa das anteparas transversais finais dos espaços de máquinas ou numa das escotilhas; no

caso de navios-tanque, na sala de bombas; ou, no caso de navios com espaços *roll-on-roll-off* (*ro-ro*), numa das anteparas, devendo os caracteres, em qualquer dos casos, ter uma altura de 100 milímetros ou superior e cumprimento proporcional.

4 — A marcação permanente deve preferencialmente ser efetuada por caracteres em alto-relevo, entalhados ou marcados com punção, ou por qualquer outro método equivalente que garanta que não seja facilmente removida, pintada em cor contrastante com o plano em que se insere.

5 — As marcações do número IMO devem ser realizadas no prazo de 12 meses após a respetiva atribuição.

6 — A marcação de navios e embarcações de casco não metálico, para além da observância dos requisitos estabelecidos no n.º 1, deve ser efetuada com caracteres em alto-relevo ou de modo indelével, mediante recurso a material ou método não destrutivo.

Artigo 8.º

Contraordenações

1 — Constitui contraordenação punível com coima cujo montante mínimo é de 50,00 € e máximo de 250,00 €, ou de 100,00 € e de 500,00 €, consoante o agente seja uma pessoa singular ou coletiva, a não observância do dever de comunicação à DGRM, nos termos dos n.os 2 e 3 do artigo 4.º

2 — Constitui contraordenação punível com coima cujo montante mínimo é de 250,00 € e máximo de 750,00 €, ou de 500,00 € e de 1500,00 €, consoante o agente seja uma pessoa singular ou coletiva:

a) Não dispor de número IMO, nos termos do n.º 1 do artigo 3.º;

b) Não ostentar as marcações do número IMO, nos termos do artigo anterior;

c) Ocultar ou dissimular as marcações do número IMO.

3 — A negligência e a tentativa são puníveis, sendo, nestes casos, os montantes das coimas previstos nos números anteriores reduzidos a metade nos seus limites mínimos e máximos.

Artigo 9.º

Fiscalização e competência sancionatória

1 — Compete aos serviços da DGRM, da Autoridade Marítima Nacional e da Guarda Nacional Republicana, no âmbito das suas atribuições e competências, levantar auto de notícia e proceder à instrução dos processos de contraordenação por infração ao disposto no presente decreto-lei.

2 — A decisão de aplicação das coimas previstas no presente decreto-lei compete à DGRM.

3 — Sempre que sejam detetados ilícitos contraordenacionais por unidades navais da Marinha, compete ao comandante do navio levantar o auto de notícia e tomar todas as medidas consideradas adequadas à salvaguarda de todos os meios de prova admissíveis em direito.

Artigo 10.º

Destino das coimas

O produto das coimas previstas do presente decreto-lei reverte em:

a) 60 % para o Estado;

b) 15 % para a DGRM;

c) 15 % para a entidade que levantar o auto de notícia e proceder à instrução do processo;

d) 10 % para o Fundo Azul.

Artigo 11.º

Norma revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 295/94, de 16 de novembro.

Artigo 12.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 60 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 3 de junho de 2026. — Luís Montenegro — José Maria Gonçalves Pereira Brandão de Brito — Nuno Melo — Paulo Jorge Simões Ribeiro — José Manuel Fernandes.

Promulgado em 15 de julho de 2026.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO JOSÉ MARTINS SEGURO.

Referendado em 16 de julho de 2026.

O Primeiro-Ministro, Luís Montenegro.

119949199