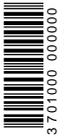


Quarta-feira, 7 de abril de 2021

I Série
Número 36



BOLETIM OFICIAL



ÍNDICE

CONSELHO DE MINISTROS	
Decreto-Legislativo n° 1/2021:	
Aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária.....	1112
Decreto-lei n° 30/2021:	
Procede à primeira alteração ao Decreto-lei n° 7/2021, de 18 de janeiro, que define as normas e os procedimentos necessários à execução do Orçamento do Estado para o ano económico de 2021.....	1123
Decreto-lei n° 31/2021:	
Estabelece as condições gerais que devem satisfazer os produtos pré-embalados.....	1124
Decreto-lei n° 32/2021:	
Cria a carreira de técnicos de planeamento e aprova o respetivo Estatuto.....	1129

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-legislativo nº 1/2021

de 7 de abril

O Decreto Legislativo nº 10/2010, de 1 de novembro, e alterado pelo Decreto Legislativo nº 1/2013, de 12 de setembro, que aprovou a Lei dos Portos de Cabo Verde, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do setor marítimo e portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos SA, a assumir o papel de concessionária geral dos portos públicos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias. Como obrigação primeira e notoriamente relevante, os referidos diplomas impuseram que as zonas de jurisdição portuária sejam delimitadas e definidas em planta, à escala apropriada em relação a cada porto, e publicadas no *Boletim Oficial*.

A definição e o estabelecimento dos portos e respetivas zonas de jurisdição insita naqueles diplomas releva do conceito nuclear de porto marítimo quando territorialmente identifica como zona de jurisdição portuária a área marítima dedicada à entrada, estadia e saída de navios e os fundeadouros adjacentes, assim como toda a área terrestre do domínio público ou privado do Estado e os edifícios nela situados onde se realizam as operações portuárias e demais atividades relativas ao movimento de passageiros e mercadorias, bem como os espaços aquáticos e terrestres para desenvolvimento futuro, nos casos em que estes sejam incluídos e aprovados pelo Governo.

A definição da zona de jurisdição portuária em razão do seu fim primacial e tendencialmente exclusivo não pode deixar de ter em conta as singularidades de cada porto, consideradas nas múltiplas perspetivas de inserção geográfica e de interação com o espaço envolvente que, no enquadramento territorial de tais realidades, mutuamente se condicionam, limitam e oneram.

Desde logo, a necessidade de ter em conta atividades não diretamente portuárias que, por si só e isoladamente consideradas não integrariam aquele conceito de porto, mas que com este se ligam numa relação de complementaridade, acessoriedade e subsidiariedade. Acresce que, e conforme a tipologia e funções de cada porto, existem unidades industriais, serviços de apoio a cargas e passageiros, e bem assim situações de facto consumado quanto a vias públicas ou outro edificado que, pela sua ligação a fluxos marítimo-portuários ou por se encontrarem inextricavelmente inseridos na frente marítima, justificam o seu enquadramento territorial nas zonas de jurisdição portuária.

É particularmente assinalável, na perspetiva da definição territorial das zonas de jurisdição portuária, a diversidade de regimes jurídicos de terrenos e edificado, bem como a especificidade de jurisdições não ocorriéis noutras áreas, que relevam a necessidade de compaginar situações de contiguidade, interpenetração e mesmo sobreposições dominiais ou atribucionais.

Por outro lado, para acautelar o correto funcionamento do porto, pode e muitas vezes há necessidade de, por um lado constituir servidões portuárias ou assegurar outras operações administrativas sobre o território envolvente e, por outro, acatar nas zonas de jurisdição portuária condicionamentos que nelas existam em benefício de interesses públicos externos. Trata-se de situações com direto impacto territorial, num espaço tão relevante e repleto de compromissos com outras áreas, outros atores e outros instrumentos de ordenamento, que exigem mecanismos de salvaguarda, coordenação e articulação.

Finalmente, razões de coesão e indissociabilidade territoriais podem levar a que áreas de jurisdição portuária, mas sem interesse portuário, tenham de conviver, no âmbito do uso comum dos cidadãos, com a fruição humana, lúdica, cultural, urbana e social.

Nos diplomas que normativamente consagram a delimitação e caracterização das zonas de jurisdição portuária definem-se as singularidades territoriais de cada porto.

Pelo que ora urge estabelecer o regime jurídico geral das zonas portuárias, definindo os procedimentos gerais aplicáveis nos portos do sistema portuário público de Cabo Verde relativamente à definição da zona de jurisdição portuária e bem assim as incidências e implicações de natureza territorial decorrentes de tal delimitação sobre a obra, função e atividade portuária e, para o efeito, (i) definir os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao porto tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário; (ii) identificar e caracterizar, enquanto tal, o regime jurídico dos bens incluídos no perímetro físico da zona de jurisdição portuária (ZJP), quer tal regime seja inerente aos bens, quer resulte especificamente de os mesmos serem integrados na zona de jurisdição portuária; (iii) enquadrar a gestão desse território com as alterações e condicionamentos, sobreposições e/ou conflitos de e com o território envolvente; (iv) articular o território portuário com os instrumentos de ordenamento e gestão do território aplicáveis; (v) estabelecer o quadro de mecanismos e/ou áreas de reserva, de servidão ou de salvaguarda que permitam o normal funcionamento do território portuário.

Foram ouvidos a ENAPOR, o Instituto Marítimo e Portuário, a Associação Nacional dos Municípios de Cabo Verde e o Instituto Nacional de Gestão do Território.

Nestes termos,

Ao abrigo da autorização legislativa concedida pela Lei nº 118/IX/2021, de 11 de fevereiro, e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do nº 2 do artigo 204º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

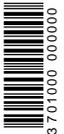
DISPOSIÇÕES INICIAIS

Artigo 1º

Objeto

1- O presente diploma aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, estabelecendo os procedimentos gerais aplicáveis nos portos do sistema portuário público de Cabo Verde relativamente à definição da Zona de Jurisdição Portuária (ZJP) e bem assim as incidências e implicações de natureza territorial decorrentes de tal delimitação sobre a obra, função e atividade portuária, tendo em vista:

- a) Definir os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao porto tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário;
- b) Identificar e caracterizar, enquanto tal, o regime jurídico dos bens incluídos no perímetro físico da ZJP, quer tal regime seja inerente aos bens, quer resulte especificamente de os mesmos serem integrados na zona de jurisdição portuária;
- c) Enquadrar a gestão desse território com as alterações e condicionamentos, sobreposições e/ou conflitos de e com o território envolvente;



3 701000 000000

- d) Articular o território portuário com os instrumentos de ordenamento e gestão do território aplicáveis;
- e) Estabelecer o quadro de mecanismos e/ou áreas de reserva, de servidão ou de salvaguarda que permitam o normal funcionamento do território portuário.

2- A implementação de obras e infraestruturas portuárias bem como atividades e funções que sejam delas principais, complementares, acessórias ou subsidiárias, são reguladas no quadro dos mecanismos legais e/ou regulamentares existentes e a estabelecer, no respeito pela matriz física e jurídica definida para o território da ZJP de cada porto.

Artigo 2º

Âmbito material

1- O presente diploma aplica-se às ZJP no âmbito da Concessão Geral dos Portos outorgada à ENAPOR, independentemente de as áreas nelas integradas constituírem domínio público do Estado ou bens de outra natureza e titularidade, ou mesmo bens exteriores a tal jurisdição quando abrangidos por servidões constituídas em benefício das zonas de jurisdição portuária, de harmonia com as singularidades de cada porto.

2- O presente diploma aplica-se aos seguintes portos:

- a) Porto da Praia, na ilha de Santiago;
- b) Porto Grande e estaleiros navais do Mindelo, na ilha de São Vicente;
- c) Porto de Palmeira, na ilha do Sal;
- d) Porto Novo, na ilha de Santo Antão;
- e) Porto de Sal-Rei, na ilha da Boa Vista;
- f) Porto de Vale de Cavaleiros, na ilha do Fogo;
- g) Porto do Tarrafal, na ilha de São Nicolau;
- h) Porto da Furna, na ilha Brava;
- i) Porto Inglês, na ilha do Maio;
- j) Porto do Pau Seco, na ilha do Maio;
- k) Terminais de pesca dos portos da Praia, Mindelo e Vale de Cavaleiros.

3- O presente diploma aplica-se ainda a novos portos públicos nacionais que venham a ser criados, bem como ao alargamento que resulte de possíveis redefinições das ZJP atuais.

4- No regulamento específico da ZJP de cada porto nacional, e respetivos anexos, referenciam-se todas as singularidades de índole territorial e cartográfica adequadas à correta identificação de cada realidade portuária.

Artigo 3º

Âmbito funcional

1- A definição das ZJP a que se refere o artigo anterior, caracterizada pela identificação dos respetivos limites terrestres e marítimos e tendo como objeto principal o conceito de função portuária consagrado na Lei de Portos, implica, todavia, a caracterização de singularidades territoriais de cada porto emergentes da respetiva inserção geográfica e os aspetos funcionais que derivam da sua delimitação, quer relativamente à zona de jurisdição portuária propriamente dita, quer no se refere ao território envolvente.

2- Constituem emanção territorial da fixação dos limites das ZJP as especificidades funcionais que seguidamente se indicam:

- a) A criação de um novo regime jurídico para os terrenos públicos incluídos nas ZJP;
- b) A coincidência sobre a mesma realidade territorial, natural ou artificial, dos regimes da dominialidade marítima e dominialidade portuária, face ao disposto no artigo 3º e seguintes da Lei nº 44/VI/2004, de 12 de julho, e nº 1 do artigo 9º da Lei dos Portos, aprovada pelo Decreto Legislativo nº 10/2010, de 1 de novembro, e alterado pelo o Decreto-Legislativo nº 1/2013, de 12 de setembro;
- c) A exclusão de áreas do domínio público marítimo das ZJP quando a limitação destas não inclua toda a largura da orla marítima que, nos termos da lei, ainda que fora da jurisdição portuária, mantém a referida qualificação dominial;
- d) Os condicionamentos e onerações sobre o território envolvente, mormente em áreas urbanas;
- e) As restrições de ordenamento ou onerações públicas incidentes sobre o território incluído nas ZJP;
- f) As implicações da delimitação das ZJP com a jurisdição da Administração Portuária no confronto com a de outras entidades públicas.

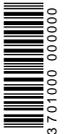
3- A ponderação das realidades referidas nos números anteriores leva a que os mecanismos de regulamentação tenham de abranger os efeitos de tal delimitação na caracterização quer do território portuário quer da área envolvente quer ainda da sobreposição objetiva ou subjetiva de figuras jurídico-dominiais referidas no artigo 27º.

Artigo 4º

Definições

Para os efeitos do presente diploma entende-se por:

- a) «Acordo de Gestão» o instrumento de contratualização ou consensualização entre a Administração Portuária e outras entidades públicas para a regulação das matérias referidas no capítulo VI do presente diploma;
- b) «Administração Portuária» a ENAPOR - Empresa Nacional de Administração dos Portos SA, enquanto concessionária geral dos portos públicos de Cabo Verde ou entidade a quem seja atribuída a subconcessão de cada porto desde que investida em poderes de autoridade;
- c) «Áreas de utilização intercalar» áreas de reserva portuária nas quais, enquanto não forem afetos aos fins previstos no presente diploma, se podem manter os usos existentes ou ser objeto de outra utilização a definir pela Administração Portuária;
- d) «Áreas logísticas de interesse portuário» áreas integradas, no todo ou em parte, na zona de jurisdição portuária ou, quando exterior a esta, ligadas a instalações de acostagem do porto, tendo em vista assegurar o escoamento e receção de mercadorias;
- e) «Atividade portuária» atividade relacionada com a construção, exploração e desenvolvimento dos portos e respetivas zonas portuárias, terminais e serviços portuários prestados às embarcações, carga e passageiros;
- f) «Delimitação» procedimento pelo qual se define descritivamente e por representação em planta o perímetro de uma zona de jurisdição portuária de modo a estabelecer os limites desta na confrontação com o território envolvente;
- g) «Demarcação» colocação de marcos ou outras formas de assinalamento físico afixado em locais



conspícuos de uma delimitação, georreferenciando e representando em planta os locais onde tais suportes de assinalamento tenham sido colocados;

- h) «Domínio público marítimo» os bens definidos nos artigos 3º a 7º da Lei nº 44/VI/2004, de 12 de julho;
- i) «Domínio público portuário» os bens definidos no nº 1 do artigo 9º da Lei dos Portos, aprovada pelos Decreto Legislativo nº 10/2010, de 1 de novembro, e alterado pelo Decreto Legislativo nº 1/2013, de 12 de setembro;
- j) «Porto» os domínios aquáticos e terrestres naturais ou artificiais e as instalações fixas e flutuantes aptas para as operações de fundeio, atracação, desatracação e permanência de navios ou artefactos navais para efetuar operações de transferência de cargas entre os meios de transportes aquático e terrestre ou embarque e desembarque de passageiros, bem como outros serviços que podem ser prestados, designadamente a navios e a artefactos navais, a passageiros e a cargas.

CAPÍTULO II

ZONA DE JURISDIÇÃO PORTUÁRIA

Secção I

Território portuário

Artigo 5º

Área portuária principal

1- É definida como área portuária principal toda a área marítima dedicada à entrada, estadia e saída de navios e os fundeadouros adjacentes, assim como toda a área terrestre do domínio público ou privado do Estado e os edifícios nela situados, onde se realizam as operações portuárias e demais atividades relativas ao movimento de passageiros e mercadorias, bem como os espaços aquáticos e terrestres para desenvolvimento futuro do porto.

2- A caracterização referida no número anterior não implica a dissociação desse conceito das áreas que sejam afetas às mesmas funções, ainda que numa relação secundária, como se refere no artigo seguinte.

Artigo 6º

Áreas portuárias de natureza secundária

Para os efeitos do presente diploma, consideram-se ainda áreas portuárias as que, relativamente à área indicada no artigo anterior, tenham com a mesma uma relação de complementaridade, acessoriedade ou subsidiariedade, designadamente as seguintes:

- a) Áreas que, não sendo especificamente dedicadas à atividade portuária, se destinem ao estacionamento, acostagem ou por qualquer modo à ocupação por embarcações ou outros meios de navegação retidos no porto em razão de providências judiciais ou administrativas, ausência de condições físicas para operar ou navegar, ou outro motivo que os retenha nas ZJP, mas portuariamente inoperantes e fora das instalações estritamente operacionais;

- b) Áreas de acesso a estruturas logísticas de transportes, ainda que ligadas à utilização de cais de acostagem ou outras instalações dentro das ZJP, mas sem que tais infraestruturas portuárias integrem a plataforma logística;
- c) Estabelecimentos industriais ou parte destes que, procedendo ao escoamento e recebimento de cargas destinadas ou provenientes da via portuária, se localizem nas ZJP;
- d) Outras áreas que por conexão material ou funcional se liguem com a função portuária e estejam incluídas na ZJP;
- e) Áreas de instalação de serviços públicos cuja atividade não esteja diretamente conexas com as operações portuárias, mas cuja inserção nas ZJP seja tida como relevante para o desenvolvimento das atividades portuárias.

Artigo 7º

Tipologia de áreas portuárias

1- Independentemente da delimitação e sinalização referidas nos artigos 8º e 9º, as áreas nas ZJP podem caracterizar-se diferenciadamente em função do território envolvido ou da densidade dos poderes cometidos à Administração Portuária.

2- Em razão dos poderes públicos, a jurisdição pode ser plena ou restrita, sendo:

- a) Áreas de jurisdição plena aquelas em que a Administração Portuária exerce em toda a sua extensão e amplitude as respetivas competências, quer de gestão do porto, enquanto administração portuária, quer de gestão do território, enquanto autoridade dominial;
- b) Áreas de jurisdição restrita aquelas em que as competências portuárias e dominiais se restringem a determinadas funções ou atividades específicas, sendo as demais da competência de outras entidades.

3- Em razão da conexão com o território, as ZJP podem abranger território contínuo ou descontínuo, sendo:

- a) Áreas de jurisdição contínua aquelas em que entre os espaços territoriais, marítimos ou terrestres submetidos à jurisdição portuária, não existe solução de continuidade;
- b) Áreas de jurisdição descontínua aquelas em que entre os espaços territoriais marítimos e terrestres existe uma solução de continuidade, solução que não é afastada pela existência de ligação entre duas ou mais áreas, por meios ou infraestruturas não incluídas na jurisdição portuária, ainda que sujeitas a onerações em benefício da respetiva acessibilidade.

4- Em razão de limitações ao exercício das competências portuárias, as áreas de jurisdição podem ter natureza absoluta ou condicionada, sendo:

- a) Áreas de jurisdição absoluta as áreas em que os poderes da Administração Portuária se exercem com a extensão e amplitude que a lei lhes confere;
- b) Áreas de jurisdição condicionada aquelas em que as competências para o uso, ocupação ou transformação dos terrenos das ZJP carecem de autorização ou licença de outra entidade, por força de limitações impostas sobre o território dos portos, servidão ou outras.



Artigo 8º

Demarcação das zonas de jurisdição portuária

1- A zona de jurisdição é definida nos diplomas que fixam os limites terrestres e marítimos de cada porto, com delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no *Boletim Oficial*.

2- A zona de jurisdição assim definida pode nela comprometer jurisdição específica de outras entidades e diversidade de regimes jurídicos dos terrenos nela abrangidos sendo, por isso, de grande relevância conferir a tais limites visibilidade física adequada.

3- A Administração Portuária responsável por cada porto procede à colocação de marcos ou outros suportes de assinalamento que confira a visibilidade referida no número anterior, nos pontos mais relevantes do perímetro das ZJP.

Artigo 9º

Sinalização dos limites da área

1- Em razão da natureza especial do território portuário e de critérios de uniformidade considerados necessários, pode ser aprovado para todos os portos nacionais um modelo de suporte material para o assinalamento referido no artigo anterior, contendo os elementos de informação ou outras especificações tidas por convenientes.

2- A substituição, remoção ou destruição da sinalização referida no número anterior ficam sujeitas às obrigações e penalidades cominadas na lei geral para tais atos.

3- A demarcação efetuada é objeto de representação em planta, dela se dando conhecimento às autarquias locais em cujo território se desenvolve o perímetro das ZJP.

Artigo 10º

Recuo natural ou conquista artificial às águas

1- Dentro das ZJP o recuo natural das águas ou a conquista artificial de terrenos ao respetivo leito não altera os limites da jurisdição estabelecida, mantendo-se dentro dos limites legais a faixa do domínio público marítimo e constituindo domínio público portuário a parte em que a mesma seja excedida.

2- O mesmo sucede com a delimitação da área marítima que se mantém inalterada.

3- A conquista artificial ao leito das águas, quando resulte de ação humana, sem a autorização da entidade competente, determina que:

- a) Quando praticada por utente titular de licenciamento de terrenos marginais e em desrespeito pelas obrigações contidas no respetivo título, este pode ser revogado ou rescindido, conforme os casos, com a obrigação de repor a margem na situação anterior à execução dos aterros ou, não sendo possível, proceder à reparação indemnizatória dos interesses públicos lesados com tal procedimento;
- b) Quando praticada por agente destituído do título referido na alínea anterior, o mesmo fica sujeito às penalidades que a lei ou o regime tarifário de cada porto impuserem, sem prejuízo da obrigação de repor a margem abusivamente alterada no estado em que anteriormente se encontrava ou, quando tal não seja viável, a reparação indemnizatória dos interesses públicos ofendidos.

Artigo 11º

Redefinição da jurisdição portuária

1- As zonas de jurisdição portuária são revistas sempre que as circunstâncias o exijam, fazendo-se nova publicação

no Boletim Oficial, com as alterações introduzidas, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa das Entidades Governamentais que a cada momento exerçam a tutela sobre os portos públicos nacionais.

2- No diploma que assim disponha deve ficar estabelecido:

- a) A área objeto de alargamento por via da redefinição das ZJP e a avaliação dos bens nelas compreendidos, para efeitos de eventual expropriação, bem como os procedimentos expropriativos que ao caso couberem;
- b) As medidas preventivas ou restrições de utilidade pública a que fique sujeita a área referida na alínea anterior;
- c) A possibilidade, ou não, de, enquanto tais áreas não estiverem afetas aos fins que justificam o alargamento das ZJP, poder manter-se temporariamente a ocupação existente ou operar-se a afetação pela Administração Portuária a outros usos.

3- Quando a redefinição da jurisdição portuária tenha como fim a redução das ZJP, a regularização das áreas subtraídas faz-se pela transferência dominial ou desafetação e subsequentes atos previstos na lei.

Secção II

Atividades portuárias

Artigo 12º

Atividades de natureza portuária

Ficam abrangidas nas atividades portuárias, conforme o âmbito funcional e a missão de cada porto, aquelas que se destinam ou relacionam com:

- a) O tráfego marítimo de mercadorias e passageiros;
- b) A náutica de recreio e o desporto náutico;
- c) A pesca;
- d) A construção e reparação navais;
- e) As atividades logísticas diretamente relacionadas com o tráfego marítimo;
- f) As atividades acima referidas que se encontrem previstas em programas ou projetos de ordenamento, expansão e desenvolvimento dos portos.

Artigo 13º

Atividades complementar, acessória ou subsidiariamente portuárias

Nas atividades referidas no artigo anterior compreendem-se igualmente aquelas que com as mesmas têm uma relação de complementaridade, acessoriedade ou subsidiariedade, seja por se justificarem para o desenvolvimento das operações portuárias e destas não serem dissociáveis, seja por contribuírem para a otimização do serviço portuário e bom desempenho das funções do porto, seja por constituírem apoio e assistência, embora de natureza não especificamente portuária, mas que revestem de utilidade ao serviço portuário genericamente considerado.

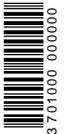
Secção III

Atividades não portuárias

Artigo 14º

Atividades alheias à atividade portuária

Consideram-se atividades suscetíveis de serem exercidas nas ZJP aquelas que decorrem da utilização



privativa ou comum das áreas nela abrangidas, e cujo exercício fica dependente dos poderes de gestão dominial da Administração Portuária, ainda que desnecessárias ou estranhas à atividade portuária propriamente dita, nomeadamente:

- a) Atividades que por razões funcionais são entre si indissociáveis e que por força da delimitação tenham, no todo ou em parte, sido incluídas nas ZJP;
- b) Atividades realizadas em áreas de reserva portuária sem qualquer ligação funcional com o porto, recobertas por título de licenciamento dominial, ao abrigo da afetação intercalar a que alude o artigo 21º;
- c) Atividades de uso comum das populações ou de apoio a tal fruição;
- d) Outras atividades que por razões de coesão territorial ou mesmo de conexão com a área de jurisdição portuária importou serem abrangidas no âmbito das ZJP.

Artigo 15º

Princípio da jurisdição principal

1- Em razão do uso, gestão e exploração, a jurisdição portuária exercida no território das ZJP constitui jurisdição principal e exclui o exercício de atribuições e competências por parte de outras entidades.

2- Quando se suscitarem dúvidas não superáveis pela interpretação das normas legais ou regulamentares aplicáveis, entende-se que a coordenação, licenciamento e fiscalização competem à Administração Portuária de cada porto.

CAPÍTULO III

ÁREAS DE RESERVA

Artigo 16º

Noção de áreas de reserva

Para os efeitos do presente diploma, consideram-se áreas de reserva portuária aquelas que, situadas ou não dentro da área de jurisdição de cada porto, se destinam a valorizar a função portuária, dar cobertura a previsões de ordenamento do território, bem como as que sejam já objeto de programação e projeto para desenvolvimento do porto, a longo ou médio prazo.

Artigo 17º

Tipologia de áreas de reserva

As áreas de reserva portuária podem assumir a seguinte natureza e fins:

- a) Áreas de salvaguarda de ordenamento do território;
- b) Áreas de proteção para salvaguarda da atividade portuária;
- c) Áreas de apoio e assistência não operacionais;
- d) Áreas de expansão para desenvolvimento do porto.

Artigo 18º

Caracterização das áreas de reserva terrestre ou marítima

As áreas de reserva portuária identificadas no artigo anterior, em razão dos fins a que se destinam, caracterizam-se do seguinte modo:

- a) Áreas de salvaguarda de ordenamento do território – entendendo-se como tais as que visam acautelar as definições estabelecidas em instrumentos de

ordenamento territorial plenamente eficazes como áreas de interesse para fins portuários ou industrial-portuários que, embora não incluídas nas ZJP, continuam sujeitas aos condicionamentos de tais instrumentos e às restrições de utilidade pública ou outras onerações legais ou administrativas que tal situação implicar;

- b) Áreas de proteção para salvaguarda da atividade portuária – entendendo-se como tais as que, oneradas ou não por servidões portuárias, se destinam a permitir o normal funcionamento do porto e proteger os usos e funções exercidas em área envolvente às ZJP;
- c) Áreas de apoio e assistência não operacionais - entendendo-se como tais as que, não tendo ligação com as operações portuárias propriamente ditas se destinam a segregar do espaço portuário às mesmas destinadas, embarcações ou outros meios de navegação ociosos, designadamente nas seguintes situações:
 - i. Afastamento do exercício da navegação por razões de limitação ou constrangimento duradouros de tráfego;
 - ii. Avarias ou outros fatores imobilizantes como a execução de reparações que não possam ou não careçam de ida a estaleiro de reparação;
 - iii. Impedimento de navegar em razão de decisões judiciais ou administrativas;
 - iv. Naufrágio ou outras ocorrências que impliquem a inutilização para a atividade do tráfego marítimo.
- d) Áreas de expansão para desenvolvimento do porto - entendendo-se como tais as que, encontrando-se incluídas na jurisdição do porto, se destinam ao seu desenvolvimento futuro, a longo ou médio prazo, e como tal previsto em programação e projeto existentes, ainda que interlocutoriamente se encontrem desativados ou afetos a outra atividade ou funções.

Artigo 19º

Demarcação das áreas de reserva

As áreas constituídas ou que venham a constituir-se como áreas de reserva portuária nos termos dos artigos anteriores devem ser delimitadas em plantas e, se possível e necessário, demarcadas e vedadas.

Artigo 20º

Áreas excluídas da jurisdição portuária

1- Consideram-se excluídas da jurisdição portuária, ainda que abrangidas no perímetro das ZJP, as áreas cujo uso e ocupação interessem à defesa nacional ou que por lei devam manter-se em exclusivo afetas à jurisdição de outros serviços públicos.

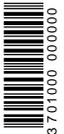
2- Quando as áreas referidas no número anterior deixem de ficar sujeitas a esse efeito subtrativo retornam, automaticamente e em plenitude, ao território sob jurisdição portuária.

3- As áreas referidas no nº 1 devem ser objeto de delimitação e representação em planta, e como tal constar na carta dominial de cada ZJP a que se refere o artigo 41º.

Artigo 21º

Permissão de usos intercalares nas áreas de reserva

1- Enquanto as áreas de reserva exteriores à jurisdição portuária não sejam material e efetivamente afetas às



funções que determinaram a constituição da reserva, a ocupação das mesmas para outros fins carece da autorização da Administração Portuária.

2- Nas situações em que a área de reserva fique incluída nas ZJP, a Administração Portuária pode afetá-la temporariamente a outros usos, ainda que não portuários, por recurso aos procedimentos de licenciamento dominial.

3- O disposto no número anterior aplica-se à área de reserva referida no nº 1, na parte em que esta seja objeto de expropriação ou aquisição a outro título, e por essa via passe a constituir domínio do Estado afeto à Administração Portuária, mesmo que a integração na jurisdição portuária não se encontre ainda formalizada.

Artigo 22º

Fiscalização de usos comuns nas zonas de jurisdição portuária

1- A regulamentação e fiscalização dos usos e atividades exercidas no âmbito da fruição comum das populações competem à Administração Portuária, enquanto titular da gestão do território dominial, sem prejuízo da intervenção de outras entidades competentes, nomeadamente para os efeitos do previsto na secção I do capítulo VII.

2- A coordenação e exercício de tais competências podem, no respeito pela lei, ser objeto de Acordos de Gestão, referidos no capítulo VI.

CAPÍTULO IV

ÁREAS LOGÍSTICAS

Artigo 23º

Criação de áreas logísticas

1- Para os efeitos do presente diploma, as áreas logísticas podem ser meramente de transportes ou ainda comportar ações de pequena transformação, entendendo-se por:

- a) Área logística de transporte aquela onde operadores e empresas exercem atividades de abastecimento, transporte e distribuição, dispondo de serviços comuns de manutenção e de apoio a empresas, pessoas e veículos;
- b) Atividade logística de transportes e transformação aquela onde, a par da atividade referida na alínea anterior, se associam atividades produtivas de baixa intensidade, precedendo a cadeia de distribuição.

2- As áreas logísticas, nas variantes referidas no número anterior, que nos termos do artigo 25º se considerem de interesse para o porto, constituem, para todos os efeitos, espaço territorial das ZJP.

Artigo 24º

Localização das áreas logísticas

1- Quanto à natureza jurídica dos terrenos destinadas aos fins referidos no artigo anterior, podem os mesmos ser públicos ou privados, ou parte públicos ou parte privados.

2- Em razão da conexão com a área portuária, podem deparar-se com as seguintes situações:

- a) Integração plena da área logística nas ZJP;
- b) Conexão entre duas áreas descontínuas da mesma ZJP, implantando-se a área logística numa delas e estabelecendo-se a ligação entre si por infraestruturas ou outros meios de acessibilidade exteriores à jurisdição portuária;
- c) Implantação parcial da área logística na zona de jurisdição portuária, explorada por terceiros mediante título outorgado pela administração portuária;

d) Implantação integral da área logística na zona exterior às ZJP, explorada por terceiros, ainda que ligada àquela por infraestruturas ou outros meios e acessibilidades igualmente exteriores à jurisdição portuária.

3- A diferente implantação da área logística, de harmonia com a diversidade das situações referidas nas alíneas do número anterior, tem impactos territoriais diferenciados sobre a jurisdição portuária traduzidos no seguinte enquadramento:

- a) No caso da alínea a) do número anterior, o licenciamento, coordenação, e fiscalização da área logística e bem assim a possível concessão a terceiros do direito à exploração da referida área e definição do correspondente regime, cabem à Administração Portuária;
- b) No caso da alínea b) do número anterior, aplica-se o regime de competências estabelecido na alínea anterior, devendo por lei fixar-se o regime de servidão portuária das infraestruturas ou outros meios de acessibilidade entre as áreas descontínuas da ZJP;
- c) No caso da alínea c) do número anterior, não ocorrendo um alargamento por via legal da área de jurisdição portuária por forma a nela integrar a área logística, a parte da mesma abrangida na ZJP é objeto de licenciamento dominial em nome da concessionária de toda a plataforma logística;
- d) No caso da alínea d) do número anterior, a área logística não tem natureza portuária, sem prejuízo de, caso o concessionário da plataforma logística assegure as acessibilidades à ZJP, poder o funcionamento da área logística propriamente dita e a utilização dos meios de acesso à área de jurisdição ser objeto de regulação por via dos Acordos de Gestão referidos no capítulo VI.

Artigo 25º

Natureza operacional-portuária das áreas logísticas

1- Considera-se território portuário afeto a operações portuárias as áreas logísticas referidas nas alíneas a), b) e c) do nº 2 do artigo anterior.

2- A compatibilização do funcionamento das áreas logísticas, tendo em conta a natureza jurídica dos terrenos e as diferentes implantações admissíveis e previstas nos números 1 e 2 do artigo anterior respetivamente, na relação com o território portuário, quando não careça de suporte legal, dever ser conseguida por normas regulamentares ou por via dos Acordos de Gestão referidos no capítulo VI.

CAPÍTULO V

IDENTIFICAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO TERRITÓRIO ABRANGIDO EM CADA ZONA DE JURISDIÇÃO PORTUÁRIA

Secção I

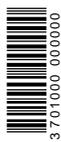
Caracterização das áreas de jurisdição portuária em função do regime jurídico

Artigo 26º

Regime jurídico dos bens

Dentro da zona de jurisdição de cada porto podem compreender-se, conforme os casos, bens da seguinte natureza:

- a) Bens do domínio público marítimo do Estado;
- b) Bens do domínio público portuário do Estado;



3 701000 000000

- c) Bens do domínio público viário municipal ou de outras entidades públicas, sobrepostos em bens do domínio público do Estado;
- d) Bens do domínio público municipal que, embora de classe ou qualificação diferente da alínea anterior, se encontram em idêntica situação;
- e) Terreno ou edificado do domínio privado do Estado;
- f) Terreno ou edificado pertencentes a outras entidades públicas;
- g) Terreno ou edificado que constituem propriedade de particulares.

Artigo 27º

Sobreposição de regimes dominiais

1- Os bens de natureza dominial referidos no artigo anterior podem encontrar-se em situação de sobreposição, subjetiva ou objetiva.

2- Verifica-se sobreposição subjetiva de domínios quando, relativamente a dois ou mais bens dominiais sobrepostos, a titularidade da respetiva propriedade pública pertence a entidades diferentes.

3- Verifica-se sobreposição objetiva de domínios quando o mesmo bem dominial, ainda que da titularidade de uma única entidade pública, é suscetível de, em razão da fonte constitutiva, classificação ou função, ficar sujeito a regimes jurídico-dominiais parcialmente diferenciados.

Artigo 28º

Sobreposição de regimes dominiais diferenciados em razão da titularidade

1- Quando determinada via pública pertença ao domínio rodoviário municipal enquanto infraestrutura viária assente em terreno do domínio público do Estado, quer marítimo quer portuário, e não seja possível nem conveniente operar a desafetação, cedência precária ou transferência dominial do terreno de implantação da via municipal, nomeadamente por esta servir o porto e simultaneamente o uso e fruição da área envolvente às ZJP, tal sobreposição deve ser enquadrada nos Acordos de Gestão a que alude o capítulo VI, sem prejuízo do estabelecido no nº 4 do artigo 31º e o nº 2 do artigo 34º.

2- O mesmo se aplica, com as devidas adaptações, a casos homólogos de sobreposição do domínio público do Estado com outras realidades dominiais, quer dos municípios quer de outras entidades públicas.

Artigo 29º

Sobreposição de regimes dominiais em razão da classificação dominial

1- Dentro da ZJP compreendem-se bens do domínio público do Estado objeto, no todo ou em parte, de dupla classificação dominial, como sejam:

- a) Bens do domínio público marítimo do Estado, abrangendo:
 - i. A orla marítima com as suas praias, terrenos da costa, enseadas e baías, contíguas à linha do máximo preia-mar, numa faixa de oitenta metros de largura;
 - ii. A zona do porto e respetivos cais, docas, ancoradouros e outras obras e construções marítimas neles existentes, de abrigo ou proteção ou destinadas especialmente às operações de exploração comercial e às necessidades do tráfego;
 - iii. As obras e construções marítimas afetas ao amparo das águas, ao serviço de fiscalização, à

conservação das vias marítimas e às necessidades da navegação existentes na zona do domínio público marítimo;

- b) Bens do domínio público portuário do Estado nos termos da Lei dos Portos, abrangendo:
 - i. Os terrenos e águas compreendidos na zona portuária;
 - ii. As obras, construções e instalações aquáticas e terrestres afetas ao serviço dos portos e à atividade portuária.

2- Os bens naturais e artificiais que, em razão das definições legais referidas no número anterior, constituam simultaneamente domínio público marítimo e domínio público portuário, em razão da função a que a Lei de Portos os afeta, ficam submetidos, quanto à respetiva utilização, e enquanto integrarem as ZJP, ao regime estabelecido naquela lei.

Secção II

Caracterização das áreas de jurisdição portuária em função dos respetivos limites

Artigo 30º

Delimitação do domínio público do Estado com bens do domínio privado do Estado

1- Quando nas ZJP se constate a existência de edificado do domínio privado do Estado implantado em terrenos do domínio público daquela mesma entidade, procede-se à delimitação do terreno dominial ocupado.

2- Da delimitação efetuada é elaborado auto acompanhado de planta, do qual constam as coordenadas dos respetivos pontos ou vértices.

Artigo 31º

Delimitação do domínio público do Estado com bens do domínio público municipal ou de outras entidades públicas

1- Relativamente aos limites entre o domínio público do Estado e domínio público municipal ou de outras entidades públicas, a Administração Portuária, por sua iniciativa ou das entidades interessadas, promove a abertura de um processo de delimitação entre as duas realidades dominiais, juntando e/ou solicitando a documentação probatória necessária.

2- Para a apreciação da prova recolhida e formulação de conclusão relativamente à existência e extensão do domínio municipal ou de outras entidades públicas seguir-se-ão, com as devidas adaptações, o estabelecido nos números 2 e 3 do artigo 33º.

3- Não havendo concordância das entidades interessadas quanto ao relatório e proposta da delimitação, são apresentadas as motivações de tal discordância por declaração de voto.

4- Em situações de sobreposição dominial a que se refere o artigo anterior, é elaborada planta definindo os limites e área de tal sobreposição.

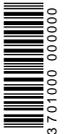
5- O relatório elaborado nos termos dos números anteriores é levado à consideração do Departamento Governamental que tutela a Administração Portuária, para homologação da proposta de auto ou, em caso de discordância das partes, apreciar e decidir nos termos tidos por convenientes.

6- A delimitação administrativa não prejudica o recurso pela parte interessada aos meios judiciais.

Artigo 32º

Delimitação do domínio público do Estado com bens do domínio privado do município ou de outras entidades públicas

À delimitação de áreas do domínio público do Estado com bens de outras entidades públicas aplica-se, com as devidas adaptações, o disposto no artigo seguinte.



3 701000 000000

Artigo 33º

Delimitação do domínio público do Estado com bens alegadamente particulares

1- A Administração Portuária, por sua iniciativa ou a pedido dos interessados, promove e desenvolve, conforme os casos, os procedimentos legais e administrativos para delimitação do domínio público marítimo na confrontação com os terrenos alegadamente privados existentes na ZJP.

2- Para os efeitos referidos no número anterior, deve adotar-se o seguinte procedimento:

- a) Reunião dos elementos de prova dos quais se infira a propriedade ou posse privada;
- b) Elaboração de relatório analisando e apreciando o valor probatório de tais documentos quanto à existência e extensão do direito de propriedade ou posse particular, concluindo pela aceitação ou rejeição de tais direitos, devidamente fundamentada;
- c) No caso de, no todo ou em parte, se concluir pela aceitação de tais direitos, deve ser elaborado auto onde conste descritivamente os fundamentos de tal conclusão, dos quais faz parte a planta de delimitação, devendo quer no auto quer na planta constarem as coordenadas dos vértices da delimitação efetuada.

3- O processo de delimitação deve ser submetido ao departamento governamental responsável pela Administração dos Portos para homologação e ulteriores efeitos.

4- O disposto no número anterior é aplicável, com as necessárias adaptações, aos terrenos particulares que confrontam a área do domínio público portuário.

5- A delimitação efetuada não prejudica o recurso à via judicial pelo particular interessado.

Artigo 34º

Titulação da ocupação do domínio público

1- Para os efeitos da definição e clarificação territorial objeto do presente diploma, constitui titulação bastante para a ocupação do domínio público do Estado por bens do domínio privado do Estado, o auto e respetiva planta de delimitação a que se refere a alínea c) do nº 2 do artigo anterior, aprovadas e assinadas pelas entidades que têm tutela sobre os portos nacionais e o domínio privado do Estado.

2- Relativamente aos bens do domínio público municipal ou de outras entidades públicas, serve de título bastante o auto e respetiva planta de delimitação, aprovadas e assinadas pelas entidades que têm tutela sobre os portos nacionais e pelas entidades públicas interessadas ou, na falta daqueles documentos, o Acordo de Gestão que vier a celebrar-se para a regulação da sobreposição de domínios.

3- Relativamente aos bens do domínio privado municipal ou de outras entidades públicas:

- a) Se a propriedade dessas entidades se limitar a obras ou outro edificado, serve de título o correspondente licenciamento da parcela dominial ocupada;
- b) Se a propriedade abranger igualmente o terreno de implantação, serve de título bastante o auto de delimitação acompanhado da respetiva planta aprovadas e assinadas pelas entidades que têm tutela sobre os portos nacionais e pelas entidades públicas interessadas.

4- Todo o uso ou ocupação por particulares de áreas do domínio público do Estado devem ser objeto de titulação de harmonia com o seguinte:

a) Caso os particulares, perante a delimitação efetuada nos termos previstos no artigo anterior, demonstrem a sua propriedade apenas no que respeita às obras implantadas sobre o domínio público e a Administração Portuária não tome as medidas referidas na alínea b) do nº 5, pode proceder-se ao licenciamento dominial da área ocupada, sem prejuízo do regime concursal aplicável;

b) Se por via da delimitação administrativa referida na alínea anterior for igualmente reconhecida a propriedade privada sobre o terreno de implantação do edificado, serve de título bastante o auto de delimitação acompanhado da respetiva planta aprovada e assinada pelas entidades que têm tutela sobre os portos nacionais e pelos particulares interessados.

5- O disposto nos números anteriores não se aplica se:

- a) Relativamente aos bens do domínio municipal ou de outras entidades públicas, se quanto aos mesmos ocorrer desafetação e conseqüente alienação, transferência dominial ou cedência;
- b) Relativamente aos bens de propriedade particular:
 - i. No caso a que se refere a alínea a) do nº 3, ocorra a desafetação dominial e conseqüente alienação a favor do particular;
 - ii. No caso a que se refere a alínea b) do nº 3, se proceda à aquisição de tudo quanto tenha sido reconhecido como particular, por via de expropriação ou outra forma aquisitiva.

Artigo 35º

Direito de preferência do Estado

No caso de alienação entre vivos dos bens do domínio privado ou propriedade particular referidos na presente secção, o Estado goza do direito de preferência nos termos da lei geral, por razões de utilidade pública, devendo para o efeito:

- a) Submeter os terrenos das ZJP ao regime do domínio público;
- b) Elidir, prevenir ou limitar as perturbações que fundamentadamente possa induzir a existência de propriedade particular no âmbito das ZJP;
- c) Afastar nas ZJP a intervenção de outras entidades públicas no exercício de funções ou competências que não se justifiquem.

Secção III

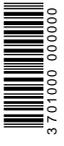
Caracterização do território na perspetiva das onerações

Artigo 36º

Espécie de onerações

As onerações respeitantes ou com interesse para a caracterização do território das ZJP podem ser da seguinte natureza:

- a) Onerações em benefício do território portuário, nomeadamente:
 - i. Servidões administrativas de acesso e circulação ao longo das águas;
 - ii. Restrições de utilidade pública sobre áreas na envolvente das ZJP;
 - iii. Servidões portuárias constituídas por lei ou negócio jurídico sobre áreas na envolvente das ZJP;
 - iv. Limitações impostas sobre áreas referidas na alínea a) do artigo 18º.



b) Onerações do território da ZJP em benefício de outros interesses públicos exteriores à área portuária, nomeadamente:

i. Limitações impostas por instrumentos de ordenamento plenamente eficazes dos quais as ZJP não fiquem excluídas;

ii. Servidões legais para defesa e proteção de interesses da defesa nacional ou valores e interesses públicos de outra natureza.

Artigo 37º

Servidões e restrições de utilidade pública

1- Com interesse e impacto na caracterização do território portuário identificam-se, quanto aos seus efeitos relativamente às ZJP, dois tipos de servidões:

a) Servidões ativas que correspondem a:

i. Aquelas constituídas nas áreas envolventes das ZJP em benefício do território e atividades portuárias;

ii. Aquelas constituídas sobre área ou edificado privado abrangido nas ZJP em benefício dos interesses referidos na subalínea anterior.

b) Servidões negativas que correspondem a:

i. Aquelas constituídas sobre áreas abrangidas nas ZJP em benefício de interesses não portuários;

ii. Aquelas constituídas no território envolvente e incidem, no todo ou em parte, sobre o mesmo, mas efetivamente condicionantes da normal atividade portuária.

2- As restrições de utilidade pública constituídas por lei ou ato administrativo de entidade para o efeito competente, que incidem sobre o território envolvente das ZJP mas condicionantes da normal atividade portuária têm os mesmos efeitos que as servidões previstas no número anterior.

Artigo 38º

Efeito da constituição de servidão portuária sobre bens do domínio público

1- Quando a servidão portuária seja constituída por lei e por ela sejam afetados no exterior das ZJP bens dominiais, ainda que da titularidade de outra entidade pública que não o Estado, o regime da servidão aplica-se na amplitude e extensão legalmente estabelecidas.

2- Quando a servidão portuária seja constituída por negócio jurídico, a sua aplicação limita-se ao prédio ou prédios nele abrangidos.

3- A interpretação e articulação do exercício da servidão portuária em qualquer das situações referidas nos números anteriores pode ser objeto dos Acordos de Gestão a que se refere o Capítulo VI.

Artigo 39º

Fiscalização e interferência da Administração Portuária nas áreas de servidão

Por força das servidões constituídas nos termos do artigo anterior, cabe à Administração Portuária fiscalizar a área serviente e atuar na respetiva defesa, quando disso for o caso, pelos meios administrativos e judiciais adequados.

Artigo 40º

Expropriação de áreas servientes

Por iniciativa da Administração Portuária pode, fundamentadamente, e nos termos da lei, proceder-se

à expropriação da propriedade privada, ou ser proposta a desafetação e subsequente aquisição pelo Estado nos casos referidos na subalínea iii) da alínea a) do artigo 36º.

Secção IV

Diversidade de domínios e jurisdições na zona de jurisdição portuária

Artigo 41º

Carta dominial da área

1- Relativamente a cada ZJP deve ser criada a Carta Dominial do território portuário que contenha, além de outra tida por relevante, a seguinte informação:

a) A delimitação da zona de jurisdição portuária, publicada no Boletim Oficial, bem como a respetiva demarcação, em conformidade com o artigo 8º;

b) A representação da diversidade dos bens abrangidos na ZJP em função do respetivo regime jurídico, em harmonia com o disposto no artigo 26º;

c) As áreas de reserva como tal definidas e caracterizadas no artigo 18º;

d) As áreas logísticas como tal definidas e caracterizadas no artigo 24º;

e) As servidões portuárias referidas na subalínea iii) da alínea a) do artigo 36º;

f) As servidões legais constituídas sobre as ZJP em benefício de interesses não portuários a que se refere a subalínea ii) da alínea b) do artigo 36º.

2- A Carta Dominial deve ser periodicamente atualizada, devendo:

a) Ser remetida às entidades que exerçam a tutela sobre a Administração Portuária, e bem assim de outras entidades públicas que relativamente ao domínio e jurisdição dentro das ZJP tenham competências específicas ou outra intervenção relevante;

b) Dar-se conhecimento da mesma informação às autarquias em cujo território se localizam as ZJP

c) Ser colocada em locais acessíveis das ZJP para consulta dos agentes e utilizadores do porto.

Artigo 42º

Convergência territorial

1- Dentro das ZJP podem convergir competências de outras entidades em razão da função e do território, conforme se segue:

a) Convergência funcional em razão das atribuições e competências legais específicas sobre áreas das ZJP;

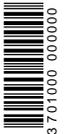
b) Convergência territorial em áreas ou infraestruturas localizadas, total ou parcialmente, nas ZJP, mas que servem simultânea e indissociavelmente as atividades desenvolvidas na zona do porto ou no território envolvente.

2- Quando no exercício das competências convergentes a que se refere o número anterior subsistirem dúvidas ou dificuldades na respetiva aplicação, devem as mesmas, dentro dos limites da lei, ser supridas por mecanismos de resolução administrativa.

Artigo 43º

Matérias a regular administrativamente

1- Os mecanismos de resolução têm por estrito objetivo harmonizar procedimentos e dar interpretação prática a normativos legais ou regulamentares quando, por



deficiência ou menos detalhada previsão dos mesmos, subsistem dificuldades de atuação das entidades públicas no âmbito das ZJP designadamente sobre as seguintes matérias:

- a) Interpenetração de jurisdições;
- b) Articulação entre as entidades no exercício de competências;
- c) Procedimentos de simplificação administrativa.

2- Os Acordos de Gestão referidos e caracterizados no capítulo seguinte constituem instrumentos adequados para a obtenção de tais fins.

CAPÍTULO VI

ACORDOS DE GESTÃO

Artigo 44º

Noção

O Acordo de Gestão constitui o instrumento escrito e celebrado entre a Administração Portuária e outras entidades públicas por via do qual se estabelecem, no respeito pela lei, regras, ações e procedimentos com vista a concertar a articulação do exercício das respetivas competências, a coordenação de atividades que cada entidade tem de desenvolver no exercício das mesmas, bem como mecanismos de cooperação que obstem a conflitos positivos ou negativos de intervenções, tudo no estrito âmbito das atividades não portuárias.

Artigo 45º

Tipologia do Acordo de Gestão

O Acordo de Gestão pode ter como objeto todas as matérias genericamente referidas no número anterior, e outras que entenderem necessárias, nomeadamente as relacionadas com:

- a) Regulação do exercício de competências territorialmente convergentes;
- b) Regulação de situações de sobreposição dominial de titularidade diferenciada;
- c) Exercício da fiscalização;
- d) Cooperação entre a Administração Portuária e outras entidades públicas;
- e) Uniformização e simplificação administrativa.

Artigo 46º

Interpenetração de jurisdições

Quando, em razão das atribuições e competências específicas, convirja sobre o território ou parte do território portuário a intervenção de outras entidades públicas, a Administração Portuária, desde que tal interpenetração não implique conflito de competências nem, por qualquer outra via, contrarie disposições legais ou regulamentares, promove por via dos Acordos de Gestão:

- a) A interpretação pragmática das disposições legais ou regulamentares de modo a articular a atuação de cada uma das entidades no exercício das respetivas competências;
- b) Metodologias e procedimentos de atuação que superem os constrangimentos práticos;
- c) Regras ou manuais de procedimentos para segurança dos respetivos agentes no exercício das suas funções;
- d) Outras medidas que harmonizem a atuação dos agentes envolvidos e a otimização do global desempenho das suas funções que sendo especificamente diferenciadas concorrem finalisticamente para um objetivo comum.

Artigo 47º

Sobreposições de domínios

Quando, por via legal, ocorram as sobreposições dominiais referidas nos artigos 27º, 28º e 29º, e as mesmas não se encontrarem reguladas nem tiverem de o ser por recurso a soluções legislativas ou regulamentares, bem como a atos de desafetação e transferência dominial, pode a Administração Portuária celebrar Acordos de Gestão no que respeita à coordenação, gestão, conservação e fiscalização das áreas onde tais sobreposições se verifiquem.

Artigo 48º

Exercício da fiscalização

Para a fiscalização dos atos ou ocorrências verificados em áreas de interpenetração de jurisdições e sobreposições de domínios, a Administração Portuária pode concertar com as entidades públicas interessadas mecanismos de fiscalização que comportem a mútua informação, a realização de diligências de fiscalização e definição de responsabilidades sobre eventuais encargos inerentes, por forma a garantir o cumprimento das normas, parâmetros de segurança, de ocupação e uso dos bens dominiais e prevenir ou reprimir situações abusivas.

Artigo 49º

Cooperação

Caso se verifique a necessidade de reforçar a cooperação para a consecução dos objetivos referidos nos números anteriores, podem as entidades subscritoras dos Acordos de Gestão associar outras entidades que potenciem a realização dos fins pretendidos, consagrando em tais acordos a modalidade de tal cooperação, desde que respeitado o âmbito de aplicabilidade de tais acordos consagrado no artigo 44º.

Artigo 50º

Acordos sobre uniformização e simplificação administrativa

Quando os atos ou procedimentos de cada entidade inerentes ao exercício das suas competências específicas no território das ZJP não estejam nem devam estar definidos por lei ou regulamento, a Administração Portuária pode, por via dos instrumentos de acordo referidos, estabelecer plataformas de atuação com outras entidades, com vista a:

- a) Reduzir ou simplificar os atos a praticar por cada uma delas em ordem a obter maior agilidade e qualidade administrativas nos inerentes procedimentos;
- b) Concertar a forma em que tais procedimentos se revelem, introduzindo por via da uniformização possível, clareza, transparência e celeridade ao procedimento.

Artigo 51º

Natureza dos Acordos de Gestão

Os Acordos de Gestão obrigam as partes dentro dos limites legais, podendo revestir as formas de contratualidade administrativa ou inter administrativa previstas na lei.

CAPÍTULO VII

OBRAS E ATIVIDADES ESTRANHAS À FUNÇÃO PORTUÁRIA

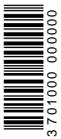
Secção I

Licenciamento de obras e atividades

Artigo 52º

Licenciamento de obras

1- A emissão de licença de obras para intervenções em edificado que não pertença ao Estado, não seja assente



3 701000 000000

em terrenos do domínio público a este afeto, nem tenha conexão com a atividade portuária, compete, quando exigido, ao município em cuja circunscrição territorial se localizem tais obras.

2- A entidade interessada na obtenção da licença, independentemente de outras exigências previstas na lei ou regulamento, solicita previamente à Administração Portuária declaração donde conste ter sido feita a delimitação a que se referem os artigos 31º a 33º, requerendo igualmente cópia do respetivo auto.

3- No caso de a delimitação não ter sido ainda efetuada, deverá requerê-la de harmonia com nº 2 do artigo 33º, fazendo-se acompanhar dos documentos com os quais instruirá o processo de licenciamento junto do município, para os efeitos referidos no nº 1.

4- A Administração Portuária emite parecer sobre a pretendida realização das obras e, em caso favorável, indica as condições de tempo e modo de as realizar, bem como outros condicionamentos de índole territorial a que as mesmas devam ficar sujeitas.

Artigo 53º

Embargo de obras

A Administração Portuária procede ao embargo das obras, ainda que tenha sobrevivido o licenciamento, caso não se mostrem respeitadas as condições ou condicionamentos a que alude o nº 4 do artigo anterior.

Artigo 54º

Licenciamento de atividades

1- As atividades exercidas nas ZJP mas que sejam estranhas à atividade ou função portuárias carecem sempre de parecer favorável da Administração Portuária relativamente à viabilidade de tais atividades na área em que é pretendido serem exercidas.

2- Caso tais atividades impliquem, no todo ou em parte, a ocupação ou utilização exclusivas, ainda que indiretamente, de áreas do domínio público portuário, são as mesmas, objeto de licenciamento pela Administração Portuária, sem prejuízo dos procedimentos referidos no artigo seguinte.

Artigo 55º

Poderes da Administração Portuária

1- Relativamente às atividades a que alude o artigo anterior, compete à Administração Portuária:

- a) Proceder à respetiva fiscalização, sem prejuízo da competência legalmente fixada de outros serviços ou entidades;
- b) Ordenar a suspensão das atividades quando se verifique o desrespeito por normas regulamentares aplicáveis ao licenciamento previstos no artigo anterior;
- c) Ordenar a remoção de obras ou materiais que tenham sido realizadas ou implantados para o exercício de tais atividades, e bem assim da limpeza e da reposição das áreas no estado em que anteriormente se encontravam.

2- A entidade que autorize a realização e exercício das atividades sem que se mostre cumprido o disposto no nº 1 do artigo anterior, responde subsidiariamente pelo cumprimento das obrigações previstas na alínea c) do número anterior.

Artigo 56º

Canalizações, condutas e outras obras sem interesse portuário

1- A instalação de qualquer canalização ou conduta, subterrânea, aérea ou ao nível do solo, no território da

jurisdição portuária, bem como o escoamento e circulação de fluidos por tais canalizações ou condutas, ficam sujeitas aos requisitos técnicos legalmente aplicáveis, carecendo, por isso, de parecer favorável, autorização e monitorização por parte de outras entidades, nomeadamente as competentes em matéria de defesa e preservação ambientais.

2- O atravessamento do território das ZJP por tais canalizações ou condutas, observados os condicionalismos referidos no número anterior, é objeto de licenciamento dominial pela Administração Portuária.

Artigo 57º

Execução de obras

1- A execução das obras referidas no nº 1 do artigo anterior, sua remoção e reposição do terreno na situação anterior às mesmas, constituem responsabilidade e encargo da entidade interessada, sem prejuízo do estabelecido no número seguinte.

2- A Administração Portuária, em razão da especificidade das obras e da salvaguarda do território portuário, pode exigir, entre outras obrigações:

- a) Informação prévia sobre a entidade que irá promover ou executar tais obras;
- b) A prestação de garantia ou caução idónea, em valor a estabelecer nos termos dos regulamentos portuários aplicáveis.

Secção II

Respeito e salvaguarda do território portuário

Artigo 58º

Obrigações gerais

1- O território portuário pela sua natureza pública e funções nele exercidas constitui espaço de relevante interesse nacional, em cujo âmbito a conduta dos agentes e utentes, ainda que no quadro de direitos concedidos, deve pautar-se pelo respeito e preservação da área e infraestruturas terrestres ou marítimas que o integram.

2- A ocupação do território portuário deve cumprir todas as exigências, legais ou regulamentares, de defesa, segurança e preservação ambientais, ficando sujeita, quer na realização de obras quer na realização de atividades, ao parecer favorável e/ou licenciamento das entidades que superintendem no ambiente e segurança.

Artigo 59º

Remoção de embarcações, materiais ou detritos

1- A remoção de embarcações, restos de embarcações, materiais ou detritos, bem como a deslocalização para as áreas destinadas a tais fins, caso existam, constituem encargo da entidade responsável por tais situações.

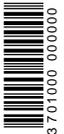
2- Caso a remoção e deslocalização referidas no número anterior sejam levadas a efeito pela Administração Portuária, os respetivos custos são imputados às entidades responsáveis, diretamente ou à ordem dos processos judiciais ou administrativos onde corra a resolução de diferendos quanto às situações referidas na alínea c) do nº 1 do artigo 18º, ou o apuramento e imputação de responsabilidades, nos termos do nº 1.

3- As obrigações impostas pelos números anteriores, motivadas pela necessidade de desembaraço e limpeza do porto, mormente das áreas operacionais, não dispensa o cumprimento de obrigações judiciais, nem as administrativas ou técnicas estabelecidas por lei, regulamento ou ato administrativo ao caso aplicáveis.

Artigo 60º

Responsabilidades

1- Qualquer atuação em desrespeito pelo disposto nos artigos anteriores da presente secção, ou qualquer outra



3701000 000000

conduta de que resulte destruição, obstrução, dano ou outra deterioração sobre o território portuário, implica a responsabilidade pela reposição das áreas ou bens afetados por tal atuação ou conduta, bem como pela reparação dos prejuízos causados.

2- O disposto no número anterior não afasta a responsabilidade nem as penalidades de natureza criminal ou outras previstas na lei geral.

CAPÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 61º

Subconcessionárias

Quando, nos termos do Decreto-Legislativo nº 10/2010, de 1 de novembro, e alterado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2013, de 12 de setembro, que aprova a Lei dos Portos, a ENAPOR subconcessionar, no todo ou em parte, a gestão e exploração de portos nacionais, com transferência dos poderes que lhe cabem, os poderes e deveres, direitos e obrigações previstos neste diploma consideram-se igualmente aplicáveis às subconcessionárias.

Artigo 62º

Regime supletivo

Em tudo quanto não se mostre regulado no presente diploma aplica-se, com as devidas adaptações, a Lei de Portos, aprovada pelo Decreto-Legislativo nº 10/2010, de 1 de novembro, e alterado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2013, de 12 de setembro, a Lei nº 44/VI/2004, de 12 de julho, o Decreto-Legislativo nº 2/2007, de 19 de julho, e ainda o Decreto-Legislativo nº 3/2007, de 19 de julho.

Artigo 63º

Entrada em vigor

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

Aprovado em Conselho de Ministros do dia 18 de março de 2021.

José Ulisses de Pina Correia e Silva, Olavo Avelino Garcia Correia e Paulo Jorge Lima Veiga

Promulgado em 05 abril de 2021

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE CARLOS DE ALMEIDA FONSECA

Decreto-lei nº 30/2021

de 7 de abril

O Decreto-lei nº 7/2021, de 18 de janeiro, que define as normas e os procedimentos necessários à execução do Orçamento do Estado para o ano económico de 2021, é o primeiro elaborado à luz da Lei nº 55/IX/2019, de 1 de julho, Lei de Bases do Orçamento do Estado, e também da Lei do Orçamento de Estado para o ano económico de 2021.

O suprarreferido Decreto-lei estabelece as regras e procedimentos visando a materialização das grandes linhas prioritárias do Orçamento para o ano de 2021, que passam, nomeadamente pela: i) criação de oportunidades para os jovens, através de políticas ativas de emprego e empregabilidade e melhoria do ambiente de negócios; ii) gestão sustentável e eficaz dos recursos públicos, através da contenção e controlo das despesas e reforço da transparência da utilização dos bens públicos, bem

como a previsibilidade no pagamento aos fornecedores e credores em geral; iii) reforço de políticas e medidas de inclusão e resiliência; e iv) melhoria dos serviços prestados ao cidadão, através do reforço das instituições públicas e da disponibilização de infraestruturas inteligentes e modernas.

Todavia, constatou-se que o supracitado diploma que define as normas e procedimentos necessários à execução do Orçamento de Estado para o ano económico 2021 não incorporou todas as medidas ponderadas que visavam dar maior flexibilização e aumentar, ainda mais, a capacidade de resposta na execução de despesas no presente ano económico, designadamente, a diminuição das fases de intervenção nos processos de despesas dos serviços, dos fundos autónomos e institutos públicos, passando de 5 para 3 fases, bem como aumento dos montantes disponibilizados para fundo de maneiço.

Ainda, revela-se imperativo proceder a ajustamentos em alguns artigos, que se mostraram necessário aquando do processo de abertura do ano fiscal de 2021, na sequência da nova metodologia que suporta o Orçamento do Estado do ano 2021. Isto, na decorrência da implementação da Lei de Base do Orçamento do Estado (Lei nº 55/IX/2019, de 1 de julho), que nos termos previsto no diploma em causa, 2021 constitui o primeiro o ano de implementação.

Com efeito, e fazendo-se necessário ainda proceder à retificação de algumas incorreções identificadas, pelo presente, procede-se à alteração do Decreto-lei nº 7/2021 de 18 de janeiro.

Assim,

Ao abrigo do disposto no nº 3 do artigo 2º da Lei nº 109/IX/2020, de 31 de dezembro, que aprova o Orçamento do Estado para o ano económico de 2021; e

No uso da faculdade conferida pela alínea c) do nº 2 do artigo 204º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1º

Objeto

O presente diploma procede à primeira alteração ao Decreto-lei nº 7/2021 de 18 de janeiro, que define as normas e procedimentos necessários à execução do Orçamento de Estado para o ano económico 2021.

Artigo 2º

Alterações

São alterados os artigos 7º, 63º, 65º, 70º e 74º do Decreto-lei nº 7/2021 de 18 de janeiro, que passam a ter a seguinte redação:

“Artigo 7º

[...]

1- [...]

2- [...]

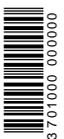
3- Antes da homologação, pelo membro do Governo, de contratos a prazo ou ainda qualquer outra forma de relação laboral, fica igualmente interdita a liquidação ou pagamento de qualquer despesa de encargos com o pessoal resultante dos mesmos.

4- [...]

5- [...]

6- [...]

a) [...]



3 701000 000000