

em que os mesmos são processados, nos termos previstos nos artigos 14.º e 15.º da Lei n.º 67/98, de 26 de Outubro.

CAPÍTULO IV

Disposições finais

Artigo 13.º

Direito subsidiário

Em tudo o que não se encontre expressamente previsto no presente decreto-lei aplica-se subsidiariamente o que sobre a mesma matéria dispõe a Lei n.º 67/98, de 26 de Outubro.

Artigo 14.º

Registo de documentos apreendidos ao condutor

A informação relativa à apreensão e cassação de documentos ao condutor é disponibilizada para a base de dados do RNC através de acessos aos sistemas de informação, relativos a infracções ao Código da Estrada e legislação complementar, providenciados pela ANSR, PSP, GNR e de outras entidades competentes.

Artigo 15.º

Distribuição do produto de coimas em caso de apreensão de documentos

Para efeitos de financiamento das despesas de manutenção dos sistemas informáticos que suportam o RNC, quando haja lugar à apreensão de documentos emitidos pelo IMTT, I. P., em processo contra-ordenacional por infracção ao Código da Estrada e legislação complementar, reverte para o IMTT, I. P., 10% do produto da respectiva coima, nos termos a definir em legislação própria.

Artigo 16.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 30 de Julho de 2009. — José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Fernando Teixeira dos Santos — Rui Carlos Pereira — Alberto Bernardes Costa — Mário Lino Soares Correia.

Promulgado em 2 de Setembro de 2009.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 3 de Setembro de 2009.

O Primeiro-Ministro, José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.

Decreto-Lei n.º 263/2009

de 28 de Setembro

No quadro geral da segurança marítima, a segurança do tráfego marítimo assume particular relevância no caso português desde logo face à extensão da costa continental e à amplitude das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, as quais são cruzadas por algumas das mais intensas e movimentadas rotas comerciais marítimas.

Nos últimos anos, foram sendo adoptadas a nível nacional diversas medidas destinadas ao reforço da segurança

do tráfego marítimo, entre as quais se destacam o sistema de notificação e acompanhamento de navios, previsto no Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 236/2004, de 18 de Dezembro, e 51/2005, de 25 de Fevereiro, os novos esquemas de separação de tráfego, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 198/2006, de 19 de Outubro, e as regras de protecção de navios, portos e instalações portuárias, consagradas no Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro.

Presentemente e estando já em funcionamento o *vessel traffic service* (VTS) costeiro do continente, estrutura nuclear que permite assegurar o controlo de todo o tráfego marítimo ao nível da costa continental portuguesa, até uma distância de 50 milhas da mesma, considera-se que é oportuno agora proceder à instituição do sistema nacional de controlo de tráfego marítimo (SNCTM) enquanto quadro geral de intervenção dos órgãos e serviços públicos directamente responsáveis pelo controlo do tráfego marítimo.

Nessa medida, o presente decreto-lei regulamenta os diferentes serviços de controlo de tráfego marítimo, enquanto conjunto de elementos funcionais do SNCTM dirigidos à prestação de um serviço de controlo de tráfego marítimo quer ao nível costeiro quer ao nível portuário.

O SNCTM é coordenado pela Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (ANCTM), entidade já referenciada em diversos diplomas legais, mantendo-se a solução legalmente consagrada de atribuição por inerência ao presidente do conselho directivo do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM, I. P.), do exercício dessas funções. Para a prossecução das suas atribuições e competências, a ANCTM conta com o apoio dos órgãos e serviços do IPTM, I. P., enquanto organismo central responsável em matéria de controlo de tráfego marítimo.

No presente decreto-lei, opta-se por estabelecer desde já as regras de participação, organização, controlo e supervisão de tráfego ao nível do VTS costeiro do continente, remetendo-se para legislação especial as regras a observar nos VTS costeiros regionais e para regulamento próprio no caso dos VTS portuários.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto-lei institui o sistema nacional de controlo de tráfego marítimo (SNCTM), enquanto quadro geral de intervenção dos órgãos e serviços públicos responsáveis pelo controlo do tráfego marítimo em zonas marítimas sob a soberania ou jurisdição nacional, tal como definidas na Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho.

Artigo 2.º

Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo

1 — O SNCTM é coordenado pela Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (ANCTM), a qual exerce as suas competências em todo o território nacional.

2 — O presidente do conselho directivo do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM, I. P.), é, por inerência, a ANCTM.

3 — Nos casos de ausência ou impedimento do presidente do conselho directivo do IPTM, I. P., este é substituído nos mesmos termos previstos para o efeito na respectiva lei orgânica, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 147/2007, de 27 de Abril.

4 — Compete aos órgãos e serviços do IPTM, I. P., de acordo com o disposto nos respectivos estatutos, apoiar a ANCTM na prossecução das suas atribuições.

Artigo 3.º

Missão e atribuições

1 — A ANCTM tem por missão garantir as condições indispensáveis ao controlo do tráfego marítimo, contribuindo, com as demais entidades com competências na matéria, para a segurança da navegação.

2 — Para além de outras que lhe sejam cometidas por lei, são atribuições da ANCTM:

a) Zelar pelo cumprimento das normas nacionais e internacionais relativas ao controlo de tráfego marítimo e à segurança da navegação;

b) Assegurar que o SNCTM é estruturado e operado de acordo com as normas nacionais e internacionais aplicáveis, designadamente as resoluções da Organização Marítima Internacional (OMI) e as recomendações da Associação Internacional de Sinalização Marítima (AISM/IALA) elaboradas na matéria;

c) Assessorar o Governo, a pedido deste ou por iniciativa própria, na definição de políticas gerais sobre controlo de tráfego e segurança da navegação marítima, designadamente através da emissão de pareceres e, se tal for solicitado, colaborando activamente na elaboração de legislação no domínio do SNCTM;

d) Colaborar com outras entidades, nacionais ou estrangeiras, com a finalidade de aprofundar os mecanismos tendentes a um mais eficaz controlo da navegação marítima;

e) Assegurar a participação e representação nacional junto das organizações internacionais com competência em matérias de controlo do tráfego marítimo.

Artigo 4.º

Competências

Para além de outras que lhe sejam cometidas pelo presente decreto-lei ou por legislação específica, são competências da ANCTM:

a) Garantir a eficiência e a eficácia do controlo do tráfego marítimo nas áreas de intervenção dos serviços de controlo de tráfego marítimo, designadamente através da emissão de normas orientadoras do seu funcionamento;

b) Supervisionar o funcionamento dos serviços de controlo de tráfego marítimo;

c) Certificar o pessoal operador dos serviços de controlo de tráfego marítimo;

d) Garantir o cumprimento de padrões de eficiência do SNCTM, de qualificação dos seus operadores e de desempenho dos equipamentos utilizados;

e) Proceder à credenciação das entidades nacionais que ministrem cursos de formação de operadores de controlo

de tráfego marítimo, através do reconhecimento dos respectivos cursos;

f) Aplicar as coimas respeitantes às contra-ordenações previstas no presente decreto-lei.

CAPÍTULO II

Controlo de tráfego marítimo

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 5.º

Serviços de controlo de tráfego marítimo

1 — Consideram-se serviços de controlo de tráfego marítimo, enquanto elementos funcionais do SNCTM, todas as infra-estruturas e os procedimentos dirigidos à prestação de um serviço de controlo de tráfego marítimo.

2 — São, designadamente, serviços de controlo de tráfego marítimo:

a) Os serviços de controlo de tráfego marítimo de âmbito costeiro (VTS costeiros);

b) Os serviços de controlo de tráfego marítimo de âmbito portuário (VTS portuários).

SECÇÃO II

VTS costeiros

SUBSECÇÃO I

VTS costeiro do continente

Artigo 6.º

Área de intervenção

O VTS costeiro do continente presta um serviço de controlo de tráfego marítimo de âmbito nacional, geograficamente delimitado a partir da linha de costa continental e até aos seguintes limites:

a) A norte: paralelo 41° 51' 5" N.;

b) A oeste e a sul: a linha que junta as seguintes coordenadas:

i) 41° 51' 5" N., 10° 14' W.;

ii) 38° 41' N., 10° 14' W.;

iii) 36° 30' N., 9° 35' W.;

iv) 36° 12' N., 7° 24' W.;

c) A leste: meridiano 7° 24' W.

Artigo 7.º

Âmbito de aplicação

1 — Encontram-se sujeitos ao VTS costeiro do continente os navios com arqueação bruta igual ou superior a 300 GRT.

2 — Encontram-se ainda sujeito(a)s ao VTS costeiro do continente, independentemente da sua arqueação:

a) Os navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes, na acepção do disposto nas alíneas g) e h) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho;

- b) Os navios que efectuem o transporte de passageiros;
- c) Os navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m;
- d) As embarcações de recreio de comprimento igual ou superior a 24 m;
- e) Os navios que participem em operações de reboque, nas quais o conjunto rebocador e reboque seja superior a 100 m de comprimento.

3 — O disposto nos números anteriores não se aplica a navios da Marinha e aos meios navais da Autoridade Marítima Nacional e da Guarda Nacional Republicana, sem prejuízo do cumprimento das regras da segurança da navegação, em especial das regras para evitar abalroamentos no mar.

Artigo 8.º

Participação e vinculação

1 — Os navios sujeitos ao VTS costeiro do continente devem participar no sistema de intercâmbio de informação com o respectivo centro de controlo de tráfego marítimo, encontrando-se vinculados ao cumprimento das instruções por este emitidas, sem prejuízo do disposto na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar em matéria de autoridade do comandante do navio.

2 — Para os restantes navios, a participação no VTS costeiro é facultativa, sem prejuízo da necessidade de cumprirem as instruções referidas no número anterior.

Artigo 9.º

Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente

1 — O Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente (CCTMC) dirige o funcionamento do VTS costeiro do continente e centraliza todas as comunicações efectuadas no âmbito do serviço.

2 — O CCTMC é dirigido por um gestor.

3 — O CCTMC e todas as estruturas que compõem o VTS costeiro do continente estão integrados no IPTM, I. P., em conformidade com o disposto nos respectivos estatutos.

Artigo 10.º

Organização, controlo e supervisão de tráfego

1 — O controlo de tráfego marítimo na área de intervenção do VTS costeiro do continente é organizado de forma a contribuir para reduzir o risco de colisão entre navios e para evitar a congestão do tráfego.

2 — Em cumprimento do disposto no número anterior, o CCTMC pode emitir, designadamente, as seguintes instruções:

- a) Restringir a navegação numa área definida;
- b) Restringir a ultrapassagem em área definida;
- c) Proceder à separação de tráfego em termos de tempo ou distância;
- d) Indicar as rotas a serem utilizadas por navios com cargas perigosas ou poluentes;
- e) Designar o fundeadouro, em articulação com o capitão do porto.

3 — A título excepcional e em articulação com o capitão do porto, se a situação ocorrer em mar territorial e, em especial, no acesso ao porto, o CCTMC pode impor restrições aos navios com fundamento em condições me-

teorológicas anormais, operações de busca e salvamento ou qualquer outro facto que possa colocar em perigo o tráfego marítimo, designadamente as seguintes:

- a) Interdição de uma zona marítima, de um canal de acesso ou parte desse canal;
- b) Imposição de limites de velocidade numa determinada zona ou canal.

4 — No âmbito das funções de supervisão, o CCTMC zela, em geral, pela observância das regras nacionais e internacionais sobre o controlo e segurança da navegação, designadamente o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar e, em particular, pela observância das regras aplicáveis aos esquemas de separação de tráfego.

5 — O CCTMC exerce as funções de centro costeiro previstas no Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, na acepção da subalínea 1) da alínea p) do artigo 3.º

Artigo 11.º

Assistência à navegação

1 — O CCTMC presta assistência à navegação, por iniciativa própria ou por solicitação dos navios.

2 — A assistência à navegação é sempre prestada a título meramente informativo.

3 — A assistência à navegação pode incluir, designadamente, as seguintes indicações:

- a) O rumo e velocidade do navio sobre o fundo;
- b) A posição do navio em referência aos esquemas de separação de tráfego, ao seu planeamento de viagem ou em relação à aproximação a um porto;
- c) As posições, identificação e intenções do tráfego;
- d) Informações específicas de interesse imediato.

4 — O CCTMC funciona como ponto focal dos serviços de assistência marítima [*maritime assistance services* (MAS)] no âmbito previsto na Resolução A.950(23) da Organização Marítima Internacional.

Artigo 12.º

Informações

1 — O CCTMC presta informações aos navios, por iniciativa própria ou a pedido destes.

2 — A informação prestada pode incluir, designadamente:

- a) A situação do tráfego marítimo;
- b) Informações meteorológicas;
- c) Elementos relativos a pilotagem ou aproximação a portos;
- d) Elementos relativos ao estado operacional das ajudas à navegação na zona;
- e) Quaisquer circunstâncias que possam afectar as condições de navegabilidade dos navios, em particular, e da segurança do tráfego marítimo, em geral.

Artigo 13.º

Regras a observar no âmbito da participação no VTS costeiro do continente

O comandante do navio deve comunicar ao CCTMC a ocorrência de quaisquer acidentes ou incidentes na área

de intervenção do VTS costeiro do continente ou na sua proximidade, designadamente os seguintes:

a) Quaisquer incidentes ou acidentes que possam afectar a segurança do navio, tais como colisões, encalhes, avarias, funcionamento defeituoso ou paragem das máquinas, derrame ou correr da carga e quaisquer defeitos do casco ou estruturais;

b) Quaisquer incidentes ou acidentes que afectem a segurança da navegação, tais como avarias que diminuam a capacidade de manobra ou as condições de navegabilidade do navio e quaisquer avarias que afectem o aparelho propulsor, máquina do leme, geradores eléctricos, instrumentos de navegação ou de rádio comunicação;

c) Quaisquer circunstâncias que possam causar poluição das águas ou da costa, tais como o derrame ou descarga de substâncias poluentes;

d) Derrame de substâncias poluentes e de contentores ou outro tipo de objectos flutuantes detectados à deriva.

Artigo 14.º

Registos

1 — O CCTMC mantém registos de imagem e de comunicação VHF relacionados com o tráfego marítimo na sua área de intervenção.

2 — Os registos são conservados por um período de 30 dias.

3 — Adicionalmente, são mantidos registos dos incidentes e acidentes detectados pelo CCTMC em suporte alternativo, para utilização futura, designadamente os que sejam necessários para integrar processos contra-ordenacionais ou penais em curso e que, por tal facto, tenham de ter prazos de conservação superiores.

4 — Os dados registados podem ser divulgados a quaisquer autoridades, designadamente para efeitos de instrução de inquéritos.

5 — Qualquer terceiro que demonstre interesse legítimo pode aceder aos dados registados, mediante o pagamento das taxas que sejam devidas.

6 — As taxas previstas no número anterior constam de regulamento aprovado pela ANCTM, a publicar no *Diário da República*, e constituem receita do IPTM, I. P.

SUBSECÇÃO II

VTS costeiros regionais

Artigo 15.º

Âmbito

1 — Os VTS costeiros regionais prestam um serviço de controlo de tráfego marítimo nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

2 — A criação dos VTS costeiros regionais, as respectivas áreas de intervenção e as regras específicas de funcionamento são reguladas por legislação especial.

SECÇÃO III

VTS portuários

Artigo 16.º

Áreas de intervenção

1 — Os VTS portuários prestam um serviço de controlo de tráfego marítimo de âmbito portuário.

2 — A área de intervenção dos VTS portuários em funcionamento à data da entrada em vigor do presente decreto-lei fica geograficamente delimitada pelas seguintes coordenadas:

a) Porto de Aveiro: círculo de raio de 6 milhas náuticas centrado no Farol de Aveiro;

b) Porto de Leixões: círculo de raio de 6 milhas náuticas centrado no farolim da ponta do molhe norte;

c) Porto de Lisboa: linha entre o cabo Raso e o cabo Espichel;

d) Porto de Setúbal: círculo de raio de 4 milhas náuticas centrado no RACON (baliza n.º 2);

e) Porto de Sines:

i) A norte: paralelo 38° 2' 7" N.;

ii) A sul: paralelo 37° 52' N.;

iii) A oeste: meridiano 8° 55' 1" W.;

iv) A leste: linha da costa.

3 — A área de intervenção de novos VTS portuários fica geograficamente delimitada pelas seguintes coordenadas:

a) Porto de Faro: círculo de raio de 5 milhas náuticas centrado no Farol de Santa Maria;

b) Porto da Figueira da Foz: círculo de raio de 5 milhas náuticas centrado no farolim do molhe exterior norte;

c) Porto de Portimão: círculo de raio de 5 milhas náuticas centrado no farolim do molhe oeste;

d) Porto de Viana do Castelo: círculo de raio de 5 milhas náuticas centrado no farolim do molhe exterior norte.

Artigo 17.º

Regras de participação e funcionamento do serviço

As regras de participação, organização, controlo e supervisão de tráfego e demais matérias relativas a cada VTS portuário constam de regulamento a aprovar pela ANCTM, sob proposta da respectiva administração portuária.

CAPÍTULO III

Regime sancionatório

Artigo 18.º

Fiscalização

Compete ao IPTM, I. P., à ANCTM, através do CCTMC, e à AMN, através dos meios navais disponíveis, a fiscalização do cumprimento do estabelecido no presente decreto-lei.

Artigo 19.º

Coimas

1 — As infracções às normas previstas no presente decreto-lei constituem:

a) Contra-ordenação, punível com coima de € 350 a € 3500, no caso de pessoas singulares, e de € 3500 a € 35 000, no caso de pessoas colectivas, o incumprimento do disposto no artigo 8.º;

b) Contra-ordenação, punível com coima de € 350 a € 3500, no caso de pessoas singulares, e de € 3500 a € 35 000, no caso de pessoas colectivas, o incumprimento das restrições previstas no n.º 3 do artigo 10.º

2 — A negligência e a tentativa são sempre puníveis, sendo os montantes mínimos e máximos das coimas reduzidos a metade.

3 — O processamento das contra-ordenações compete ao IPTM, I. P.

Artigo 20.º

Produto das coimas

O produto das coimas previstas no presente decreto-lei reverte:

- a) 15% para a entidade que levantar o auto de notícia;
- b) 25% para a entidade que proceder à instrução processual;
- c) 60% para o Estado.

CAPÍTULO IV

Disposições finais e transitórias

Artigo 21.º

Operadores de controlo de tráfego marítimo

1 — O exercício da actividade de operador dos sistemas de controlo de tráfego marítimo carece de certificado emitido pela ANCTM.

2 — A certificação em causa é objecto de regulamentação própria, a aprovar por despacho da ANCTM.

Artigo 22.º

Disposições transitórias

1 — As administrações portuárias dos portos que já disponham de um serviço de controlo de tráfego marítimo devem remeter à ANCTM a proposta de regulamento a que se refere o artigo 17.º, no prazo de 30 dias a contar da entrada em vigor do presente decreto-lei.

2 — Os operadores de controlo de tráfego marítimo que, à data da entrada em vigor do presente decreto-lei, tenham executado funções de operadores de controlo de tráfego marítimo por um período mínimo de dois anos consideram-se automaticamente certificados para o exercício da actividade.

3 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, os operadores de controlo de tráfego marítimo abrangidos pelo seu âmbito de aplicação devem requerer à ANCTM que emita declaração que ateste o preenchimento daqueles requisitos, para o que juntam a documentação que se revele necessária para esse efeito.

Artigo 23.º

Alteração do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março

O artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 7.º

[...]

- 1 —
- a)
- b)
- c)
- d)

- e)
- f)
- g)
- h)
- i)
- j)
- k)
- l) Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo.

2 —

Artigo 24.º

Alteração do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho

O artigo 25.º do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 236/2004, de 18 de Dezembro, e 51/2005, de 25 de Fevereiro, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 25.º

[...]

- 1 —
- a)
- b) Contra-ordenação, punível com coima de € 400 a € 2500, no caso de pessoas singulares, e de € 2500 a € 30 000, no caso de pessoas colectivas, o incumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 5.º, sendo a entidade competente para o seu processamento e respectiva aplicação da coima o IPTM, I. P.;
- c) [Anterior alínea b).]
- d) Contra-ordenação, punível com coima de € 400 a € 2500, no caso de pessoas singulares, e de € 2500 a € 30 000, no caso de pessoas colectivas, o incumprimento do disposto no artigo 8.º, com excepção do que se encontra previsto no decreto-lei que institui o Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo, sendo a entidade competente para o seu processamento e respectiva aplicação da coima o IPTM, I. P.;
- e) [Anterior alínea c).]
- f) [Anterior alínea d).]
- g) [Anterior alínea e).]
- 2 —
- 3 —
- 4 —

Artigo 25.º

Alteração do Decreto-Lei n.º 198/2006, de 19 de Outubro

Os artigos 3.º e 9.º do Decreto-Lei n.º 198/2006, de 19 de Outubro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 3.º

[...]

- 1 — (Revogado.)
- 2 — (Revogado.)
- 3 — O Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM, I. P.), a Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (ANCTM) e a Autoridade Marítima Nacional (AMN) asseguram o acompanhamento e adoptam as medidas necessárias e adequadas para garantir que todos os navios que naveguem pelos

EST estabelecidos utilizam esses sistemas de acordo com as orientações e critérios pertinentes definidos pela OMI.

Artigo 9.º

[...]

Compete ao IPTM, I. P., à ANCTM, através do CCTMC, e à AMN, através dos meios navais disponíveis, a fiscalização do cumprimento do estabelecido no presente decreto-lei.»

Artigo 26.º

Norma revogatória

1 — É revogada a alínea *l*) do n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de Março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho.

2 — São revogados os n.ºs 1 e 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 198/2006, de 19 de Outubro.

Artigo 27.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 90 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 30 de Julho de 2009. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Fernando Teixeira dos Santos — Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira — Francisco Carlos da Graça Nunes Correia — Luís Medeiros Vieira — Mário Lino Soares Correia.*

Promulgado em 15 de Setembro de 2009.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 15 de Setembro de 2009.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

Decreto-Lei n.º 264/2009

de 28 de Setembro

O Decreto-Lei n.º 151-A/2000, de 20 de Julho, estabeleceu o regime aplicável ao licenciamento de redes e estações de radiocomunicações e à fiscalização da instalação das referidas estações e da utilização do espectro radioelétrico, bem como à definição dos princípios aplicáveis às taxas radioelétricas, à protecção da exposição a radiações electromagnéticas e à partilha de infra-estruturas de radiocomunicações.

Volvidos quase nove anos sobre a sua publicação, justifica-se plenamente a actualização e alteração pontual deste decreto-lei, decorrentes, no essencial, da experiência colhida com a sua aplicação e da entrada em vigor de nova legislação enformadora da actividade do sector das comunicações electrónicas e da própria entidade reguladora — o ICP — Autoridade Nacional de Comunicações (ICP-ANACOM).

Com efeito, já na vigência do Decreto-Lei n.º 151-A/2000, não só os Estatutos do ICP-ANACOM foram aprovados (em anexo ao Decreto-Lei n.º 309/2001, de 7 de Dezembro), como foi publicada a Lei das Co-

municações Electrónicas, aprovada pela Lei n.º 5/2004, de 10 de Fevereiro (LCE), que estabelece o regime jurídico aplicável às redes e serviços de comunicações electrónicas e aos recursos conexos e define as competências da autoridade reguladora nacional neste domínio, no âmbito do processo de transposição das Directivas n.ºs 2002/19/CE, 2002/20/CE, 2002/21/CE e 2002/22/CE, todas do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Março, e da Directiva n.º 2002/77/CE, da Comissão, de 6 de Dezembro.

Neste contexto, introduziram-se algumas alterações nas obrigações dos utilizadores, relacionadas sobretudo com as matérias da identificação e da sinalização informativa das estações, que permitem uma melhor fiscalização por parte do ICP-ANACOM e garantem a segurança da população em geral.

Com o objectivo de actualização do diploma, foi revogado o artigo 22.º relativo à exposição a radiações electromagnéticas, matéria que agora é tratada pelo Decreto-Lei n.º 11/2003, de 18 de Janeiro, Portaria n.º 1421/2004, de 23 de Novembro, e regulamentação posterior do ICP-ANACOM.

De igual modo, tornou-se o regime de transmissibilidade das licenças radioelétricas mais flexível e mais próximo do regime de transmissibilidade dos direitos de utilização de frequências estabelecido na LCE.

A matéria da revogação das licenças foi também revista, permitindo-se agora revogar as licenças radioelétricas por falta de pagamento das respectivas taxas de utilização de espectro por um período de dois anos consecutivos.

Ainda no que se refere ao regime de taxas, é de relevar que a LCE define, no seu artigo 105.º, o regime de taxas aplicável às comunicações electrónicas distinguindo entre as taxas que são definidas exclusivamente em função dos custos que lhe estão associados (ditas administrativas) e as que reflectem a necessidade de garantir uma utilização óptima de recursos (ditas de utilização), remetendo o n.º 3 deste mesmo artigo 105.º da LCE para o Decreto-Lei n.º 151-A/2000 a matéria das taxas devidas pela utilização de frequências, abrangidas ou não por um direito de utilização.

A mesma lei estabelece ainda a possibilidade de atribuição de direitos de utilização de frequências por procedimentos de selecção por comparação ou concorrência, nomeadamente concurso ou leilão, não esclarecendo, porém, neste último caso, o regime das respectivas contrapartidas financeiras.

Considerando que os Estatutos do ICP-ANACOM prevêm, na alínea *a*) do artigo 43.º, como receitas desta Autoridade, para além das taxas, «outras receitas cobradas no âmbito da gestão do espectro radioelétrico», considera-se adequado prever a referida contrapartida financeira do leilão no Decreto-Lei n.º 151-A/2000, bem como estabelecer os critérios a que obedece a sua fixação.

Para o efeito, sempre à luz dos princípios estabelecidos na LCE, procede-se à alteração do artigo 19.º deste decreto-lei, sem contudo envolver alteração do regime legal nele previsto, em que está habilitada a Portaria n.º 1473-B/2008, de 17 de Dezembro.

Por fim, e como medida de simplificação, prevê-se que nos procedimentos que envolvam a comunicação entre o ICP-ANACOM e os titulares de licenças de rede ou de estação, designadamente no que se refere à emissão, alteração, transmissão e revogação de licenças, bem como em todos os requerimentos a submeter àquela Autoridade, possam ser utilizados meios electrónicos a definir e publicitar pelo ICP-ANACOM.