

## MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

### Decreto-Lei n.º 7/2002

de 9 de Janeiro

Os trágicos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001, ocorridos nos Estados Unidos da América, afectaram significativamente o sector de aviação civil a nível mundial, nomeadamente no que respeita à cobertura de determinados riscos pela indústria seguradora, bem como custos e perdas acrescidos decorrentes do encerramento, por quatro dias, do espaço aéreo dos Estados Unidos da América.

A decisão unilateral da indústria seguradora em cancelar as coberturas de riscos de guerra e terrorismo, no que respeita à responsabilidade civil perante terceiros, a partir das 23 horas e 59 minutos de 24 de Setembro de 2001, tornou impraticável a continuidade das actividades na área dos transportes aéreos a partir dessa data.

O encerramento do espaço aéreo dos EUA obrigou ao cancelamento de todas as operações das companhias aéreas para aquele destino, com os inevitáveis custos e perdas daí decorrentes.

Ao nível da União Europeia, os Ministros da Economia e Finanças, reunidos informalmente em 21 e 22 de Setembro de 2001, adoptaram um conjunto de orientações que permitiam aos Governos dos Estados-Membros a adopção de medidas de apoio ao sector do transporte aéreo no curto prazo, tendo em vista, excepcionalmente, colmatar a lacuna de mercado imposta unilateralmente pelas seguradoras relativa à compensação de danos causados a terceiros na sequência de actos de guerra ou terrorismo.

Também os Ministros dos Transportes da União Europeia, reunidos em 16 de Outubro de 2001, no Luxemburgo, apreciaram a questão dos seguros e o impacto do encerramento do espaço aéreo EUA no sector do transporte aéreo, tendo adoptado conclusões sobre esta matéria que possibilitavam aos Estados-Membros apoiar este sector, sujeitando os esquemas adoptados pelos Estados-Membros ao escrutínio da Comissão Europeia, que na sua COM(2001) 574, final, de 10 de Outubro de 2001, enquadrou o problema dos seguros e dos apoios relativos ao encerramento do espaço aéreo EUA e delimitou as intervenções dos Estados-Membros com vista ao cumprimento das regras de concorrência e auxílios de Estado comunitárias.

As medidas de emergência inicialmente adoptadas por Portugal, através das Resoluções do Conselho de Ministros n.ºs 153/2001, de 18 de Outubro, e 158/2001, de 5 de Novembro, vieram permitir que as companhias de transporte aéreo com sede em Portugal, as empresas gestoras de aeroportos portugueses, os prestadores de serviço de controlo de tráfego aéreo e outros prestadores de serviços em aeroportos portugueses pudessem continuar as suas actividades, a partir do cancelamento unilateral pelas seguradoras da cobertura de danos causados a terceiros por actos de guerra ou terrorismo. Assim, o Estado Português assumiu, excepcional e temporariamente, a responsabilidade por aquela cobertura, na parte reduzida pelo mercado e até aos limites contratuais estabelecidos antes de 11 de Setembro de 2001.

Importa agora criar as condições para que a garantia do Estado Português possa produzir todos os seus efeitos, sendo para tal institucionalizado o sistema de garan-

tia do Estado, bem como previstos os mecanismos técnico-administrativos necessários à boa execução deste sistema.

Assim, através do presente diploma, é criada uma garantia pessoal do Estado, consubstanciada num regime de protecção relativamente aos riscos de guerra e terrorismo na área dos transportes aéreos, assumindo o Estado Português a responsabilidade pela indemnização a terceiros no caso da ocorrência de sinistro.

A prestação desta garantia temporária e excepcional do Estado pressupõe o cumprimento de determinadas obrigações por parte das entidades beneficiárias do regime, nomeadamente o pagamento de taxas, fixadas nos termos das conclusões do Conselho de Ministros dos Transportes da União Europeia de 16 de Outubro relativas à matéria dos seguros na aviação civil, e tendo em conta as orientações da Comissão Europeia para a renovação dos mecanismos governamentais de seguro para a indústria aérea estabelecidos após o 11 de Setembro de 2001, de 23 de Outubro de 2001.

Ao Instituto de Seguros de Portugal é cometida a responsabilidade da gestão deste regime, pelo que será a entidade responsável pela tramitação do processo de candidatura das entidades beneficiárias do regime, bem como do cálculo das respectivas taxas a pagar.

A regulamentação complementar deste sistema de garantia, bem como das medidas de apoio pelo encerramento do espaço aéreo EUA por quatro dias, será fixada em despacho ministerial.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida ao Governo pelo artigo 66.º-A da Lei n.º 30-C/2000, de 29 de Dezembro, com a redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 4/2002 e nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta, para valer como lei geral da República, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Âmbito

O presente decreto-lei tem por objecto a criação de uma garantia pessoal de Estado consubstanciada num regime de protecção relativamente aos riscos de guerra e terrorismo na área dos transportes aéreos, assumindo o Estado Português a responsabilidade pela indemnização a terceiros no caso da ocorrência de sinistro.

#### Artigo 2.º

##### Entidades beneficiárias

A presente garantia é aplicável às companhias aéreas com sede em Portugal, às empresas gestoras de aeroportos portugueses, a outros prestadores de serviços em aeroportos portugueses e aos prestadores de serviços de tráfego aéreo, aos quais tenham sido canceladas unilateralmente pelas seguradoras, com efeitos a partir das 23 horas e 59 minutos do dia 24 de Setembro de 2001, as garantias de danos causados a terceiros não transportados em consequência de actos de guerra e de terrorismo.

#### Artigo 3.º

##### Duração

- 1 — A garantia é válida até 31 de Janeiro de 2002.
- 2 — A data referida no número anterior poderá ser prorrogada por despacho conjunto dos Ministros das

Finanças e do Equipamento Social, que determinará a extensão temporal da renovação, bem como as suas condições, tendo em consideração a evolução das circunstâncias que justificaram a adopção desta medida excepcional.

#### Artigo 4.º

##### Análise técnica de candidaturas

1 — O Instituto de Seguros de Portugal será a entidade responsável pela tramitação do processo de candidatura referida no artigo 5.º, incluindo o cálculo das taxas a pagar nos termos do artigo 7.º

2 — A manutenção ou a inclusão de um operador no âmbito do presente sistema de protecção, bem como as respectivas taxas, dependem de aprovação dos Ministros das Finanças e do Equipamento Social, que poderão delegar, mediante parecer do Instituto de Seguros de Portugal.

#### Artigo 5.º

##### Procedimento

1 — A garantia será atribuída a solicitação das entidades referidas no artigo 2.º, que deverão apresentar os seguintes elementos:

- a) Cópia de todos os avisos de rescisão, enviados pelas empresas de seguros, após o dia 11 de Setembro de 2001, tendo por objecto o cancelamento da cobertura dos riscos de guerra e terrorismo nas respectivas apólices;
- b) Indicação dos valores de cobertura das respectivas apólices para os riscos de guerra e terrorismo em vigor antes de 24 de Setembro de 2001;
- c) Indicação dos valores, em termos mensais e anuais, dos prémios de seguro pagos antes do dia 11 de Setembro e depois desta data, com indicação de todas as alterações de prémio entretanto ocorridas.

2 — As companhias aéreas com sede em Portugal deverão ainda apresentar, além dos elementos referidos no número anterior, os seguintes elementos:

- a) Identificação das cláusulas dos contratos de locação financeira de aeronaves ou outro equipamento que estabeleçam uma obrigação, específica ou geral, de cobertura dos riscos de guerra e terrorismo;
- b) Indicação dos valores referidos na alínea c) do número anterior discriminados por seguro de casco (*hull insurance*), responsabilidade civil (*liability insurance*) e terceiros (*third party liability cover*);
- c) Previsão mensal do número de passageiros transportados para cada apólice ou por aeronave, quando, neste último caso, os capitais seguros não estiverem fixados para o conjunto da frota da companhia aérea.

3 — O Instituto de Seguros de Portugal poderá solicitar outros elementos que se revelem indispensáveis à caracterização e âmbito desta protecção do Estado e ao cálculo das taxas.

4 — A não apresentação de candidatura no prazo de 15 dias após a entrada em vigor do presente diploma

determina a caducidade da cobertura prevista na Resolução do Conselho de Ministros n.º 153/2000, de 27 de Setembro.

5 — Decorrido o prazo previsto no número anterior, a cobertura por parte do Estado só será efectiva a partir da data em que a candidatura for apresentada.

#### Artigo 6.º

##### Cobertura

1 — O sistema de protecção previsto no presente decreto-lei tem como limite máximo do capital seguro o montante de 1000 milhões de USD ou o capital seguro fixado à data referida no artigo 2.º, se inferior àquele limite.

2 — Este sistema de protecção apenas se aplica relativamente à diferença entre os limites referidos no número anterior e o capital que se encontra actualmente coberto por cada apólice, sendo observadas todas as restantes limitações contratuais que, naquela mesma data, se encontravam reguladas por cada uma das apólices de seguro, nomeadamente exclusões, franquias, percentagens de cobertura, direito de regresso e de sub-rogação.

#### Artigo 7.º

##### Taxas

1 — O montante a pagar pelos beneficiários do presente regime terá como limite máximo os seguintes valores:

- a) Para as companhias aéreas, a título de responsabilidade civil relativamente a terceiros não passageiros, cumulativamente:

Cobertura de MUSD 50 a MUSD 150 adicional de USD 0,35/passageiro;

Cobertura de MUSD 150 a MUSD 1000 adicional de USD 0,35/passageiro;

- b) Para as companhias aéreas, a título de responsabilidade civil relativamente a terceiros não passageiros, pelo transporte aéreo de mercadorias:

Taxa correspondente a 50% do prémio comercial pago antes de 11 de Setembro de 2001 pelos operadores para a cobertura global de responsabilidade civil;

- c) Para as empresas gestoras de aeroportos portugueses, outros prestadores de serviços em aeroportos portugueses ou prestadores de serviços de tráfego aéreo:

No caso de total inexistência de coberturas comerciais, taxa correspondente a 50% do prémio correspondente à cobertura global de responsabilidade civil à data de 11 de Setembro de 2001;

No caso de existência parcial de coberturas comerciais, quanto à diferença dos limites actuais relativamente à cobertura existente à data de 11 de Setembro de 2001, taxa correspondente a 33% do novo prémio comercial estipulado pelo mercado segurador para a cobertura global de responsabilidade civil.

2 — O cálculo das taxas deverá ser efectuado a partir do montante do prémio anual liquidado pelo respectivo operador, aplicando-se um método *pro rata*, tendo em atenção o período efectivo de protecção do Estado.

3 — Os termos, prazos e condições de pagamento das taxas referidas no número anterior serão definidos por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e do Equipamento Social, tomando em consideração os reembolsos decorrentes dos custos e perdas incorridos pelas companhias aéreas por força do encerramento do espaço aéreo dos EUA nos dias 11, 12, 13 e 14 de Setembro de 2001.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 13 de Dezembro de 2001. — *António Manuel de Oliveira Guterres — Guilherme d'Oliveira Martins — Guilherme d'Oliveira Martins — Eduardo Luís Barreto Ferro Rodrigues — Luís Garcia Braga da Cruz.*

Promulgado em 28 de Dezembro de 2001.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 28 de Dezembro de 2001.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres.*

## MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

### Decreto-Lei n.º 8/2002

de 9 de Janeiro

O Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território no âmbito de uma reforma orgânica destinada a alcançar mais eficácia dos serviços, melhor racionalização de meios e maior contenção das despesas públicas, de acordo com a estratégia adoptada pelo Governo na Resolução do Conselho de Ministros n.º 110/2001, de 10 de Agosto, decidiu proceder à sua reorganização.

Esta reorganização do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território consiste na fusão de quatro organismos em apenas dois.

Assim, a Direcção-Geral do Ambiente e o Instituto de Promoção Ambiental dão lugar a um novo organismo, o Instituto do Ambiente. Por outro lado, o Instituto Português de Cartografia e Cadastro e o Centro Nacional de Informação Geográfica dão, também, lugar a um novo organismo, o Instituto Geográfico Português.

Na avaliação feita pelo Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território nenhum dos serviços em causa foi considerado inútil, nem as suas funções e actividades foram consideradas dispensáveis. Pelo contrário, a fusão foi decidida para rentabilizar recursos e para obter ganhos de eficácia, promovendo sinergias entre funções próximas ou complementares, até aqui confiadas a organismos distintos. Por outro lado, a substituição dos quatro organismos antigos por duas estruturas novas permitirá redinamizar essas áreas e as políticas que lhes cabe desenvolver.

O novo Instituto do Ambiente passará a acumular as incumbências anteriormente cometidas ao Instituto de Promoção Ambiental, sobretudo no domínio do

apoio às organizações não governamentais de ambiente e à participação do público, bem como à educação ambiental, com as missões que cabiam à Direcção-Geral do Ambiente, com destaque para a integração do ambiente nas políticas sectoriais, a avaliação do impacte ambiental, prevenção e controlo da poluição, qualidade do ar, ruído e monitorização e informação sobre o estado do ambiente.

Por seu turno, o Instituto Geográfico Português será o organismo responsável pela actuação do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, em matéria de cartografia, cadastro e informação geográfica, aglutinando atribuições de constituição do referencial geodésico; de produção cartográfica e cadastral; de regulação do mercado privado nestes dois domínios, no que respeita a normas e especificações técnicas de produção e reprodução, licenciamento e fiscalização de actividades e a homologação de produtos; de desenvolvimento e coordenação do Sistema Nacional de Informação Geográfica e de promoção da investigação no domínio das tecnologias de informação geográfica, em particular nas áreas do ambiente, ordenamento do território e ciências sociais e humanas.

Por último, a racionalização orgânica, funcional e de pessoal verificada nos serviços e institutos que compõem o Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território impõe também a necessária adequação da respectiva lei orgânica tendo em vista, designadamente, a extinção dos lugares de chefe de repartição dos quadros de pessoal, conforme previsto no artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 404-A/98, de 18 de Dezembro, alterado, por apreciação parlamentar, pela Lei n.º 44/99, de 11 de Junho.

Assim:

Nos termos do n.º 2 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Alterações

Os artigos 2.º e 3.º do Decreto-Lei n.º 120/2000, de 4 de Julho, passam a ter a seguinte redacção:

#### «Artigo 2.º

##### Serviços

O Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território compreende os seguintes serviços dotados de autonomia administrativa:

- a) Secretaria-Geral;
- b) Inspecção-Geral do Ambiente (IGA);
- c) Auditoria Jurídica;
- d) Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU);
- e) Gabinete de Relações Internacionais (GRI);
- f) Direcção Regional do Ambiente e do Ordenamento do Território — Norte (DRAOT — Norte);
- g) Direcção Regional do Ambiente e do Ordenamento do Território — Centro (DRAOT — Centro);
- h) Direcção Regional do Ambiente e do Ordenamento do Território — Lisboa e Vale do Tejo (DRAOT — LVT);
- i) Direcção Regional do Ambiente e do Ordenamento do Território — Alentejo (DRAOT — Alentejo);