

de ação social na instituição. Deste projeto resultou uma avaliação e revisão profunda dos serviços sociais prestados pela Universidade de Coimbra, com impactos relevantes na qualidade e extensão da oferta do mais antigo e mais amplo sistema de ação social proporcionado por uma instituição de ensino superior em Portugal.

FINANÇAS

Decreto-Lei n.º 133/2017

de 19 de outubro

Da desativação e desmantelamento dos estaleiros da Lisnave, em Almada, que ocuparam os denominados terrenos da Margueira, resultou uma continuada degradação daquele território e das respetivas construções. Ao longo das últimas décadas tem sido assumida como imperiosa a necessidade de obstar ao abandono e desqualificação daquela área, através da elaboração e execução de um projeto de requalificação urbanística, potenciando as especiais características de localização e a valorização social e económica que o território comporta.

Os denominados terrenos da Margueira foram constituídos maioritariamente em aterro, sobre o leito do rio Tejo, na década de 1960, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 44 708, de 20 de novembro de 1962, abrangendo uma área total de 45 hectares.

Com a cessação da atividade dos estaleiros da Lisnave deu-se a reversão para o Estado, na década de 1990, dos terrenos da Margueira, vindo estes a ingressar no Fundo de Investimento Imobiliário Fechado Margueira Capital, tendo em vista a promoção da futura requalificação urbana, ambiental e paisagística desse território.

Estes terrenos, em conjunto com os territórios da ex-Siderurgia Nacional, no Seixal, e da ex-CUF/Quimigal, no Barreiro, estão integrados no Projeto Arco Ribeirinho Sul, conforme a Resolução do Conselho de Ministros n.º 137/2008, de 12 de setembro, e a Resolução do Conselho Ministros n.º 66/2009, de 7 de agosto, que assenta, designadamente, nos seguintes pilares estratégicos:

i) Valorização do património público em presença, numa ótica que privilegie a afetação desses terrenos de utilidade pública às finalidades de qualificação urbanística e ambiental do estuário do Tejo e da área metropolitana de Lisboa;

ii) Adoção de um modelo de intervenção que permita assegurar que desta intervenção não decorrem encargos para o Estado nem para as empresas públicas proprietárias de espaços nas áreas abrangidas, exceto aqueles que eventualmente se relacionem com a resolução de passivos ambientais pelos quais nenhuma outra entidade seja juridicamente responsável;

iii) Promoção de uma boa coordenação e efetiva articulação entre o Estado e os municípios relevantes para a intervenção a realizar;

iv) Promoção de um modelo de desenvolvimento urbanístico equilibrado que contribua para a dinamização das atividades económicas e para a criação de emprego na região, proporcionando a melhoria da qualidade de vida de toda a população da área metropolitana de Lisboa.

Neste contexto, foi desenvolvido, para os terrenos da Margueira, o Plano de Urbanização Almada Nascente (PUAN) — Cidade da Água, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 218, de 10 de novembro de 2009 (Edital

n.º 1098/2009), atualmente em vigor, o qual incide na Subunidade Operativa de Planeamento e Gestão 1 (SUOPG 1) e integra genericamente o antigo estaleiro da Margueira e uma área a poente que abrange parte da Mutela.

Decorre, assim, de decisões tomadas, em termos de opções estratégicas, de gestão do território e de recursos financeiros, a afetação dos terrenos da Margueira ao uso urbano, com ocupação diferenciada, sendo tal desígnio reconhecido pelo Governo, no presente quadro, como um projeto de interesse nacional que importa implementar.

Face ao regime da dominialidade pública a que a área está sujeita, justifica-se a adoção, para o caso em concreto, de uma medida de caráter excecional, que permita a concretização das decisões tomadas, cuja exequibilidade depende do autofinanciamento resultante da alienação da parcela de terreno em causa.

Nos termos do artigo 19.º da Lei n.º 54/2005, de 15 de novembro, e do Decreto-Lei n.º 100/2008, de 16 de junho, podem ser desafetadas do domínio público hídrico as parcelas do leito ou da margem que devam deixar de ser afetas exclusivamente ao interesse público do uso das águas que servem.

Assim, e a título excecional, o recurso à desafetação do domínio público do Estado, de acordo com o previsto no Decreto-Lei n.º 280/2007, de 7 de agosto, prefigura-se como o instrumento legal a aplicar, salvaguardando-se a reversão para o Estado perante a não concretização dos usos definidos para a área em causa.

Acresce, ainda, que as áreas afetas ao projeto de requalificação urbana não apresentam valor ambiental relevante, não lhes sendo também reconhecida utilização ou interesse portuários por parte da Administração do Porto de Lisboa, S. A.

Face aos riscos para pessoas e bens associados à ocorrência de cheias e inundações a que a área em causa está sujeita, devem ser ainda rigorosamente observadas, na fase de implementação, as condições associadas à cota de cheia identificadas em sede de acompanhamento do PUAN. Devem igualmente ser estabelecidos mecanismos eficazes que garantam a segurança e salvamento das pessoas, em situações extremas.

Ademais, e face ao PUAN em vigor, a designada Doca 13 está inserida numa Área de Integração Urbana (AIU 2) de relevo, integrada na SUOPG 1, para a qual está prevista, como uso específico, a instalação de um terminal fluvial a incluir num futuro interface de transportes, requisito do qual dependem as operações urbanísticas incidentes sobre a área da referida SUOPG 1. Por outro lado, nesta SUOPG 1, está igualmente prevista a construção de uma marina de recreio.

Atento o facto, e tendo em consideração as atribuições e competências transferidas para a Baía do Tejo, S. A., pelo Decreto-Lei n.º 57/2012, de 12 de março, de valorização e desenvolvimento dos territórios integrados no Projeto do Arco Ribeirinho Sul, o qual visa operacionalizar a reabilitação e requalificação urbana e ambiental desta área, na qual se integram as parcelas do domínio público correspondentes à Doca 13 e à marina de recreio, torna-se necessário assegurar a esta entidade a utilização privativa mediante concessão destas parcelas no decurso da execução do PUAN.

Foram ouvidas a Agência Portuguesa do Ambiente, I. P., e a Comissão do Domínio Público Marítimo, em conformidade com o previsto no n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 100/2008, de 16 de junho.

Assim:

Nos termos do artigo 19.º da Lei n.º 54/2005, de 15 de novembro, do artigo 68.º da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 280/2007, de 7 de agosto, e da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei desafeta do domínio público hídrico do Estado uma parcela de terreno e concessionaria a utilização privativa de outras parcelas dos denominados «terrenos da Margueira», no concelho de Almada, essenciais à concretização do Projeto Arco Ribeirinho Sul.

Artigo 2.º

Desafetação do domínio público hídrico

1 — É desafetada do domínio público hídrico do Estado a parcela de terreno com a área de 402 519 m², sita na União das Freguesias de Almada, Cova da Piedade, Pragal e Cacilhas, no concelho de Almada, identificada na planta anexa ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante, passando a integrar o domínio público geral.

2 — Uma vez integrada no domínio público geral, a parcela a que se refere o número anterior é desafetada do domínio público geral, ingressando no domínio privado do Estado.

Artigo 3.º

Finalidade

1 — A parcela de terreno identificada no artigo anterior fica integrada no domínio privado do Estado com vista à prossecução dos objetivos definidos no Plano de Urbanização de Almada Nascente (PUAN) publicado no *Diário da República*, 2.ª série, de 10 de novembro de 2009.

2 — A parcela de terreno integrada no domínio privado do Estado rege-se pelo regime jurídico previsto no Decreto-Lei n.º 280/2007, de 7 de agosto, alterado pelas Leis n.ºs 55-A/2010, de 31 de dezembro, 64-B/2011, de 30 de dezembro, e 66-B/2012, de 31 de dezembro, e pelo Decreto-Lei n.º 36/2013, de 11 de março.

3 — A área desafetada mantém-se sujeita à jurisdição dos recursos hídricos e à jurisdição das autoridades marítima e portuária.

Artigo 4.º

Reversão

1 — A parcela de terreno identificada no artigo 1.º reverte para o domínio público do Estado, sem encargos ou responsabilidades para o Estado, caso o previsto no PUAN não venha a ser implementado no prazo estabelecido no Programa de Execução e Plano de Financiamento, a que se refere a alínea *c*) do n.º 2 do artigo 5.º do seu Regulamento, ou caso lhe seja dada, no todo ou em parte, aplicação diferente do previsto no PUAN.

2 — O prazo referido no número anterior tem início na data de entrada em vigor do presente decreto-lei.

Artigo 5.º

Concessão de utilização privativa

1 — AAPL — Administração do Porto de Lisboa, S. A., no exercício das competências que legalmente lhe estão conferidas, outorga à Baía do Tejo, S. A., a concessão das parce-

las do domínio público correspondentes à Doca 13 e à marina de recreio, conforme planta publicada em anexo ao presente decreto-lei, mediante contratos a celebrar nos seguintes termos:

a) O objeto de cada uma das concessões deve estar de acordo com os usos específicos previstos para aquelas áreas no PUAN em vigor à data da publicação do presente decreto-lei e incluirá as componentes de construção da infraestrutura, respetiva manutenção e exploração;

b) A construção das infraestruturas deve ser implementada durante o prazo de execução previsto no PUAN, considerando-se as eventuais prorrogações, sob pena de caducidade dos respetivos contratos de concessão;

c) O prazo das concessões é fixado tendo em consideração a dimensão dos investimentos associados, bem como a sua relevância económica e ambiental e respetivos períodos de amortização;

d) Os contratos de concessão devem conter a previsão de que até ao início da exploração do uso específico considerado no PUAN não é devido o pagamento da taxa de recursos hídricos como contrapartida pela utilização do domínio público hídrico.

2 — Os contratos de concessão devem prever a possibilidade de subconcessão ou cessão da posição contratual para a entidade que vier a executar o PUAN, a qual fica obrigada ao cumprimento do que neles estiver estabelecido, incluindo as previsões do Plano que incidam sobre essas mesmas parcelas, bem como a manutenção e exploração das respetivas infraestruturas, sob pena de caducidade.

3 — O caderno de encargos de eventual procedimento de alienação da parcela objeto de desafetação deve ter em conta os termos dos contratos de concessão previstos no presente artigo.

Artigo 6.º

Registos

O presente decreto-lei constitui título bastante para os atos de registo a que haja lugar.

Artigo 7.º

Disposições finais

O disposto no presente decreto-lei não prejudica a manutenção das condições da afetação precária da área de 16 000 m² atualmente em uso pela Transtejo — Transportes Tejo, S. A.

Artigo 8.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 7 de setembro de 2017. — *António Luís Santos da Costa* — *Mário José Gomes de Freitas Centeno* — *Marcos da Cunha e Lorena Perestrello de Vasconcellos* — *João Pedro Soeiro de Matos Fernandes* — *José Apolinário Nunes Portada*.

Promulgado em 28 de setembro de 2017.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

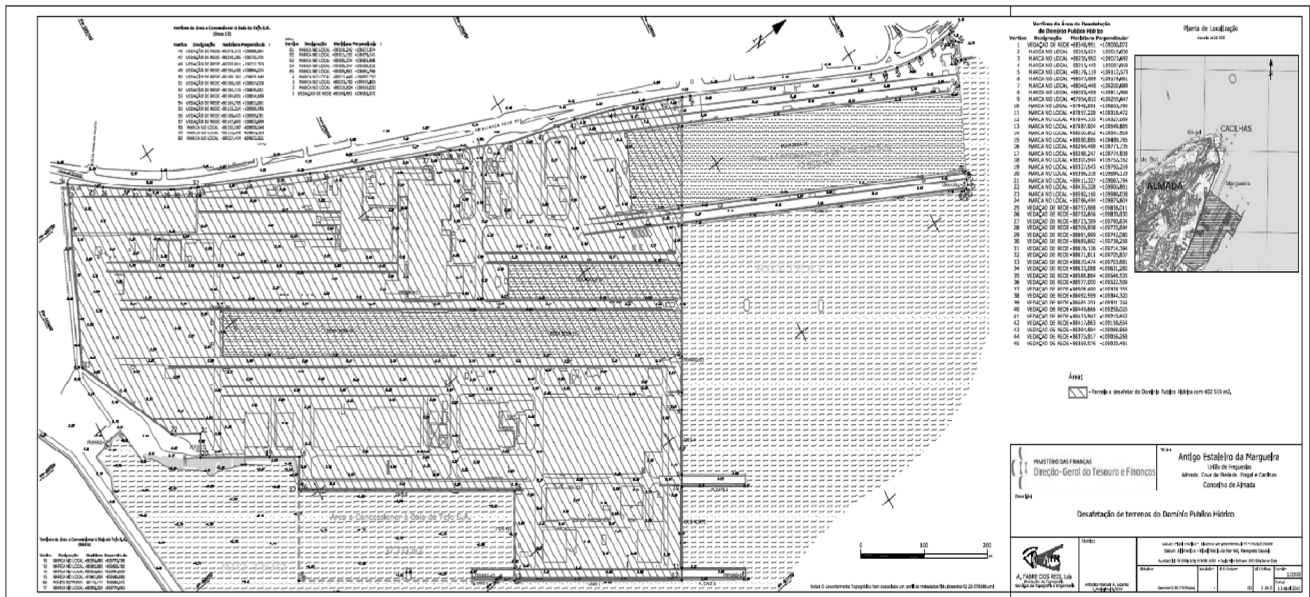
Referendado em 2 de outubro de 2017.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

ANEXO

(a que se referem o n.º 1 do artigo 2.º e o n.º 1 do artigo 5.º)

Planta da área a desafetar e das áreas a concessionar



MAR

Decreto-Lei n.º 134/2017

de 19 de outubro

Através do Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de novembro, transpôs-se para o direito interno a Diretiva n.º 98/18/CE, do Conselho, de 17 de março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, que estabelece regras comuns de segurança, relacionadas com a construção e com os equipamentos dos navios de passageiros, bem como das embarcações de passageiros de alta velocidade que efetuam viagens domésticas, tendo por fim assegurar um elevado nível de segurança que contribua para o reforço da segurança do transporte marítimo e evite, simultaneamente, distorções de concorrência entre os operadores.

Posteriormente, as alterações à Convenção SOLAS e aos códigos e resoluções internacionais associados determinaram a necessidade de alteração daquela diretiva, concretizada através das Diretivas n.ºs 2002/84/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro de 2002, 2002/25/CE, da Comissão, de 5 de março de 2002, 2003/75/CE, da Comissão, de 29 de julho de 2003, e 2003/24/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de abril de 2003, transpostas para a ordem jurídica nacional através, respetivamente, dos Decretos-Leis n.ºs 51/2005, de 25 de fevereiro, 180/2003, de 14 de agosto, 107/2004, de 8 de maio, e 210/2005, de 6 de dezembro, que alteraram o Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de novembro.

Considerando o número de alterações a que a Diretiva n.º 98/18/CE, de 17 de março de 1998, foi sujeita e de molde a incorporar as alterações necessárias à sua adaptação ao procedimento de regulamentação com controlo, a Comissão procedeu à reformulação da Diretiva n.º 98/18/CE, através da aprovação da Diretiva n.º 2009/45/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009,

relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros.

A Diretiva n.º 2009/45/CE, de 6 de maio de 2009, revogou a Diretiva n.º 98/18/CE, de 17 de março de 1998, com a redação que lhe foi dada pelas diretivas atrás referidas, não carecendo de ser transposta para a ordem jurídica interna, uma vez que as novas normas introduzidas apenas dizem respeito aos procedimentos de comité.

A Diretiva n.º 2009/45/CE foi entretanto alterada pela Diretiva n.º 2010/36/UE, da Comissão, de 1 de junho de 2010, a qual foi transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 93/2012, de 19 de abril, que veio alterar pela quinta vez o Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de novembro.

A fim de ter em conta as alterações introduzidas à Convenção SOLAS e aos códigos e resoluções internacionais, verificadas desde 1 de junho de 2010, data da última alteração substancial do anexo I da Diretiva n.º 2009/45/CE, de 6 de maio de 2009, foi determinada a necessidade de nova alteração daquela diretiva, concretizada através da Diretiva (UE) n.º 2016/844, da Comissão, de 27 de maio de 2016, que altera a Diretiva n.º 2009/45/CE, de 6 de maio de 2009.

Importa, portanto, transpor para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) n.º 2016/844, da Comissão, de 27 de maio de 2016, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, alterando o anexo I ao Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de novembro, o que se concretiza através do presente decreto-lei.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) n.º 2016/844, da Comissão, de