

5 — A recusa ou o silêncio do arguido no prazo referido no número anterior, o requerimento de qualquer diligência complementar, o incumprimento do disposto no n.º 2 ou o não pagamento da coima no prazo de 10 dias após a notificação referida no número anterior determinam o imediato prosseguimento do processo de contra-ordenação, ficando sem efeito a decisão referida nos n.os 1 a 3.

6 — Tendo o arguido procedido ao cumprimento do disposto no n.º 2 e ao pagamento da coima que lhe tenha sido aplicada, a decisão torna-se definitiva, como decisão condenatória, não podendo o facto voltar a ser apreciado como contra-ordenação.

7 — As decisões proferidas em processo sumaríssimo são irrecorríveis.

CAPÍTULO IV

Disposições finais

Artigo 32.º

Afectação do produto das coimas

O produto das coimas aplicadas reverte na percentagem de 60% para o Estado e nas percentagens de 30% e de 10%, respectivamente, para o INAC e para a entidade fiscalizadora interveniente.

Artigo 33.º

Actualização das coimas

Os montantes mínimos e máximos das coimas referidos no artigo 9.º podem ser actualizados trienalmente e com início em Janeiro de 2004, com base na percentagem de aumento do índice de preços ao consumidor nos três anos precedentes.

Artigo 34.º

Custas

1 — As decisões do INAC sobre a matéria do processo devem fixar o montante das custas.

2 — As custas são suportadas pelo arguido e co-responsáveis nos termos do presente diploma, em caso de aplicação de uma coima ou de uma sanção acessória.

3 — Às custas a aplicar nos processos de contra-ordenação instaurados pelo INAC aplicam-se os preceitos reguladores das custas em processo criminal.

Artigo 35.º

Direito subsidiário

Em tudo o que não for expressamente regulado no presente diploma, aplica-se o regime geral das contra-ordenações.

Artigo 36.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 17 de Dezembro de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Paulo Sacadura Cabral Portas* — *Maria Celeste Ferreira*

Lopes Cardona — *António Jorge de Figueiredo Lopes* — *António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues*.

Promulgado em 19 de Dezembro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 23 de Dezembro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

Decreto-Lei n.º 11/2004

de 9 de Janeiro

O Decreto-Lei n.º 102/91, de 8 de Março, estabeleceu a obrigatoriedade de cobrança de uma taxa de segurança definida como contrapartida dos serviços prestados aos passageiros do transporte aéreo e destinada à cobertura parcial dos encargos respeitantes aos meios humanos e materiais afectos à segurança da aviação civil, para repressão de actos ilícitos.

A evolução rápida do referido meio de transporte e a sua utilização por um número cada vez maior de passageiros em deslocações por motivos de trabalho ou lazer e, ao mesmo tempo, a constatação de que se perfilam possibilidades cada vez mais sofisticadas de ameaças à integridade física de pessoas e à segurança das aeronaves, que importa prevenir com adequada eficácia, levaram a que, internacionalmente, no âmbito da Conferência Europeia de Aviação Civil (CEAC), fosse estabelecido o objectivo de submeter a totalidade da bagagem de porão a rastreio.

Os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001 e as consequências deles resultantes para o sector da aviação civil vieram determinar a necessidade de dispor de meios tecnologicamente avançados permitindo a tomada de medidas eficazes de prevenção de actos de terrorismo.

Neste contexto, foi publicado o Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil, que se traduzem na obrigaçã, entre outras, de rastreio total da bagagem de porão, aplicável a todos os aeroportos situados no território dos Estados membros abertos a operações comerciais de transporte aéreo, sem distinção entre voos domésticos e internacionais.

O Estado Português está, pois, vinculado ao estabelecimento de um sistema para o rastreio total da bagagem de porão nos aeroportos nacionais.

Assim, no âmbito das relações tutelares, foi determinado que a ANA — Aeroportos de Portugal, S. A., a quem está cometida a concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeroportos do continente e da Região Autónoma dos Açores, nos termos do Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de Dezembro, e a ANAM — Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S. A., à qual está cometido o estudo, planeamento, construção e exploração dos aeroportos da Região Autónoma da Madeira, nos termos do Decreto-Lei n.º 453/91, de 11 de Dezembro, assegurassem a instalação do sistema adequado à verificação da totalidade da bagagem de porão nos aeroportos nacionais sob sua gestão, efectuando todos os investimentos necessários, cabendo ao Estado, através do Ministério da Administração Interna, assumir a responsabilidade pela operação desse sistema.

Por isso, sem prejuízo da responsabilidade do Estado, os utilizadores do transporte aéreo, destinatários concretos dos benefícios de segurança decorrentes da criação de um sistema de rastreio total de bagagem de porão, devem também assumir parte dos custos de funcionamento do mesmo, tal como em outros Estados membros, pelo que se impõe rever a estrutura da taxa de segurança.

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:

Artigo único

Os artigos 2.º, 4.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 102/91, de 8 de Março, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 2.º

1 — A taxa de segurança é devida por cada título de passagem emitido para passageiro embarcado em todos os aeroportos nacionais e nos aeródromos constantes de lista a publicar por despacho do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

2 — A taxa de segurança é ainda devida se o titular da passagem não embarcar no prazo de um ano, ou no prazo de validade que resultar das condições contratuais desse título, contado da data da emissão ou reemissão do mesmo.

3 — A taxa de segurança engloba duas componentes distintas:

- a*) A que constitui contrapartida dos encargos gerais com os serviços referidos no artigo 1.º, fixada de acordo com o tipo de voo a efectuar;
- b*) A que constitui contrapartida da instalação e manutenção dos sistemas de verificação a 100% da bagagem de porão destinada a ser embarcada em aeronaves que efectuem voos comerciais.

4 — As importâncias devidas a título de taxa de segurança, nos termos dos números anteriores, são cobradas pelos transportadores no acto de emissão do bilhete ou de cobrança do respectivo preço, devendo estar claramente identificadas naquele.

Artigo 4.º

1 — A componente da taxa de segurança a que se refere a alínea *a*) do n.º 3 do artigo 2.º constitui receita do Instituto Nacional da Aviação Civil.

2 — A componente da taxa de segurança a que se refere a alínea *b*) do n.º 3 do artigo 2.º constitui receita das entidades gestoras dos aeroportos nacionais responsáveis pela instalação e manutenção dos sistemas de verificação a 100% da bagagem de porão e do Ministério da Administração Interna, a quem cabe a responsabilidade pela operação do sistema e pela disponibilização dos meios humanos.

3 — As condições e o prazo de entrega das importâncias cobradas pelos transportadores, nos termos do artigo 2.º, às entidades referidas nos números anteriores são definidos por despacho do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

Artigo 6.º

1 — O montante a que se refere a alínea *a*) do n.º 3 do artigo 2.º e a sua distribuição pelas entidades responsáveis pela segurança da aviação civil são, anualmente, estabelecidos por portaria conjunta dos Ministros das Finanças, da Administração Interna e das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

2 — O montante a que se refere a alínea *b*) do n.º 3 do artigo 2.º e a sua distribuição pelo Ministério da Administração Interna e pelas entidades gestoras dos aeroportos são, anualmente, fixados por portaria conjunta dos Ministros das Finanças, da Administração Interna e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, mediante proposta das entidades gestoras dos aeroportos, tendo como referência os custos de investimento, operação e manutenção do sistema.»

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 23 de Outubro de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *António Jorge de Figueiredo Lopes* — *António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues*.

Promulgado em 22 de Dezembro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 29 de Dezembro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

Decreto-Lei n.º 12/2004

de 9 de Janeiro

Um dos aspectos mais relevantes para uma regulação eficaz da actividade da construção é o que se prende com a definição das regras de acesso e permanência na actividade.

A regulação definida no Decreto-Lei n.º 100/88, de 23 de Março, vigorou durante cerca de 11 anos, até à entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 61/99, de 2 de Março, que regulou o acesso e a permanência na actividade da construção nestes últimos anos.

As opções seguidas neste último diploma vieram a traduzir-se, em qualquer das vertentes básicas da qualificação — idoneidade, capacidade técnica e capacidade económica e financeira —, em medidas que não atingiram nem um grau satisfatório de cumprimento nem os objectivos que terão sido perspectivados pelo legislador. Podem apontar-se, ao nível da manutenção na actividade, nomeadamente, a preocupante situação actual em matéria de quadros técnicos e a completa ineficácia do sistema de indicadores económico-financeiros em sede de reavaliação, para lá da tardia implementação de acções inspectivas às empresas qualificadas.

Deste modo, impõe-se reequacionar as medidas concretas que, no plano instrumental, materializam os critérios de qualificação. Nesse sentido, foi assumida como prioritária a desburocratização do processo de qualificação, fazendo assentar a análise das empresas em informação sólida, de características estruturadas que potenciem a automatização que é indispensável para avançar no caminho da sociedade digital.

Importante, também, é compreender como funciona o sector da construção, perceber o seu estágio actual