

pour des raisons d'ordre public, de santé publique ou de sécurité nationale.

2 — La suspension et la levée de cette mesure doivent être notifiées immédiatement à l'autre Partie par écrit et par la voie diplomatique.

#### Article 9

##### Révision

1 — Le présent accord peut faire l'objet d'une révision à la demande de l'une des Parties.

2 — Les amendements entrent en vigueur dans les conditions prévues par l'article 11.

#### Article 10

##### Durée et dénonciation

1 — Le présent accord est conclu pour une durée indéterminée.

2 — Chaque Partie peut dénoncer le présent accord, par écrit et par la voie diplomatique.

3 — Le présent accord prend fin trois mois après la date de réception de sa notification.

#### Article 11

##### Entrée en vigueur

Le présent accord entre en vigueur 30 jours après la date de réception de la dernière notification, par écrit et par la voie diplomatique, de l'accomplissement des procédures internes des deux Parties requises à cet effet.

#### Article 12

##### Enregistrement

La Partie sur le territoire de laquelle cet accord sera signé devra immédiatement après son entrée en vigueur le transmettre au Secrétariat des Nations Unies aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies. Elle doit également notifier l'autre Partie de l'accomplissement de cette procédure et du numéro d'enregistrement attribué.

Fait à Lisbonne, le 4 juin 2010, en deux exemplaires originaux, en langues portugaise et française, tous les textes faisant également foi.

Pour la République Portugaise:

*Luís Amado*, Ministre d'Etat et des Affaires Etrangères.

Pour la République du Congo:

*Basile Ikouebe*, Ministre des Affaires Etrangères et de la Coopération.

## MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E DA JUSTIÇA

### Portaria n.º 179/2011

de 2 de Maio

Embora o Governo esteja em processo de preparação de alterações significativas ao Regulamento das Custas Processuais, no sentido de melhor operacionalizar o processo de cobrança de taxas de justiça e de o adequar às necessi-

dades dos litigantes, é necessário manter, até à discussão, aprovação, publicação e entrada em vigor desse diploma, o regime do pagamento em duas prestações da taxa de justiça, instituído como regime transitório em 2009.

Assim:

Manda o Governo, pelos Ministros de Estado e das Finanças e da Justiça, ao abrigo do disposto no artigo 13.º do Regulamento das Custas Processuais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 34/2008, de 26 de Fevereiro, alterado pela Lei n.º 43/2008, de 27 de Agosto, pelo Decreto-Lei n.º 181/2008, de 28 de Agosto, e pela Lei n.º 64-A/2008, de 31 de Dezembro:

#### Artigo 1.º

##### Alteração à Portaria n.º 419-A/2009, de 17 de Abril

O artigo 44.º da Portaria n.º 419-A/2009, de 17 de Abril, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 44.º

[...]

- 1 — .....
- 2 — Independentemente do disposto no número anterior, até 31 de Dezembro de 2011, a parte ou sujeito processual pode ainda proceder ao pagamento da taxa de justiça devida pelo impulso processual em duas prestações, de igual valor, sendo a primeira devida no momento estabelecido no artigo 14.º do RCP e a segunda prestação nos 90 dias subsequentes.
- 3 — .....
- 4 — .....
- 5 — .....
- 6 — .....

#### Artigo 2.º

##### Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Em 31 de Março de 2011.

O Ministro de Estado e das Finanças, *Fernando Teixeira dos Santos*. — O Ministro da Justiça, *Alberto de Sousa Martins*.

## MINISTÉRIO DA ECONOMIA, DA INOVAÇÃO E DO DESENVOLVIMENTO

### Portaria n.º 180/2011

de 2 de Maio

#### Regime económico-financeiro da actividade de operação de pontos de carregamento

O regime jurídico da mobilidade eléctrica, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, prevê no n.º 6 do artigo 5.º que a fixação da remuneração do operador de pontos de carregamento se encontra sujeita, durante um período transitório, a um regime económico-financeiro estabelecido mediante regulamentação administrativa.

Concretizando a previsão, o n.º 2 do artigo 18.º do citado Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, determina que a

remuneração devida ao operador de pontos de carregamento como contrapartida pela utilização dos pontos de carregamento por si explorados seja fixada, durante um período transitório, por portaria do membro do Governo responsável pela área da energia.

Essa remuneração deve, em conformidade com o n.º 3 da aludida disposição legal, ser fixada com vista a possibilitar, exclusivamente através e com dependência do pagamento das contrapartidas suportadas pelos utilizadores de veículos eléctricos, o equilíbrio económico e financeiro da actividade de operação de pontos de carregamento, em condições de uma gestão eficiente, de acordo com um modelo de retorno sobre a base de activos relevantes e de adequação da remuneração aos custos. Não obstante, admite-se que, durante a execução da rede piloto da mobilidade eléctrica, a remuneração seja fixada sem que tal desiderato esteja plenamente alcançado.

A esta luz, a presente portaria estabelece o regime de remuneração da actividade de operação de pontos de carregamento em função da categoria de pontos de carregamento relevante, distinguindo o tratamento remuneratório dos pontos de carregamento normal localizados em locais públicos ou privados de acesso público em relação ao dos pontos de carregamento rápido.

Neste quadro, são fixados os princípios fundamentais de remuneração e definido um modelo remuneratório baseado no valor de energia consumida, autorizando-se, porém, os operadores de pontos de carregamento a beneficiarem de uma remuneração diferenciada após a conclusão do carregamento de baterias de veículos eléctricos.

Em conformidade com os princípios de remuneração e com o modelo remuneratório definido, o presente diploma procede ainda à fixação das fórmulas de cálculo a que deverá obedecer a determinação das tarifas de serviço que visam remunerar os operadores de pontos de carregamento.

O regime remuneratório dos pontos de carregamento normal localizados em locais públicos ou privados de acesso público e dos pontos de carregamento rápido aplicável durante a execução da rede piloto da mobilidade eléctrica é estabelecido com base num conjunto de pressupostos materiais tidos por adequados e conformes com os objectivos prosseguidos nessa fase, sendo desde já definidas as tarifas de serviço máximas para remuneração da actividade de operação de pontos de carregamento durante esse período.

Finalmente, define-se ainda o montante máximo anual a auferir pelos operadores de pontos de carregamento, até 31 de Dezembro de 2012, pela operação e manutenção de pontos de carregamento de acesso privativo em prédios urbanos para fins habitacionais.

Assim:

Nos termos e ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, e do artigo 199.º, alínea c), da Constituição, manda o Governo, pelo Secretário de Estado da Energia e da Inovação, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objecto

1 — A presente portaria regula, em conformidade com o disposto no artigo 18.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, os termos e condições essenciais da re-

muneração da actividade de operação de pontos de carregamento:

a) Nos pontos de carregamento normal de acesso público, tal como definidos no n.º 2 do artigo 6.º e nos artigos 25.º e 26.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril;

b) Nos pontos de carregamento rápido, tal como definidos no n.º 6 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril.

2 — É ainda definido o montante máximo que pode ser auferido pela actividade de manutenção de pontos de carregamento de acesso privativo, tal como definidos no n.º 3 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, em locais de estacionamento em prédios urbanos para fins residenciais.

#### Artigo 2.º

##### Serviços abrangidos

A actividade de operação de pontos de carregamento, cuja remuneração é, quanto a pontos de carregamento normal de acesso público e a pontos de carregamento rápido, objecto de regulamentação na presente portaria, compreende a prestação dos seguintes serviços associados à mobilidade eléctrica:

a) Carregamento normal de baterias de veículos eléctricos prestado por um operador da mobilidade eléctrica a um utilizador de veículos eléctricos, nos termos do n.º 5 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, em pontos de carregamento em local público de acesso público, tal como definidos no n.º 2 do artigo 6.º e no artigo 25.º do referido diploma;

b) Carregamento normal de baterias de veículos eléctricos prestado por um operador da mobilidade eléctrica a um utilizador de veículos eléctricos, nos termos do n.º 5 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, em pontos de carregamento em local privado de acesso público, tal como definidos no n.º 2 do artigo 6.º e no artigo 26.º do referido diploma;

c) Carregamento rápido de baterias de veículos eléctricos prestado por um operador da mobilidade eléctrica a um utilizador de veículos eléctricos, nos termos do n.º 6 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril.

#### Artigo 3.º

##### Dever de pagamento

1 — Nos termos e para os efeitos do disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, os comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica são responsáveis pelo pagamento, aos operadores de pontos de carregamento, da remuneração devida pelos utilizadores de veículos eléctricos como contrapartida pela utilização dos pontos de carregamento de acesso público, bem como pelo montante a auferir pela actividade de manutenção de pontos de carregamento de acesso privativo em locais de estacionamento em prédios urbanos para fins residenciais.

2 — O pagamento devido nos termos do número anterior não fica dependente da liquidação, facturação ou cobrança dos montantes em causa aos utilizadores de veículos eléctricos pelo respectivo comercializador de electricidade para a mobilidade eléctrica.

## Artigo 4.º

**Princípios de remuneração**

O cálculo e a fixação da remuneração da actividade de operação de pontos de carregamento obedecem aos seguintes princípios:

- a) Igualdade de tratamento;
- b) Transparência e simplicidade na formulação das tarifas de serviço;
- c) Transmissão dos sinais económicos adequados a uma rápida adopção do veículo eléctrico, garantindo uma clara vantagem económica, no que se refere à sua utilização, face ao veículo de combustão interna;
- d) Protecção dos utilizadores de veículos eléctricos face à evolução das tarifas de serviço, assegurando simultaneamente o adequado equilíbrio económico e financeiro e a apropriada remuneração do risco pelos operadores de pontos de carregamento;
- e) Criação de incentivos ao desempenho eficiente da actividade de operação de pontos de carregamento;
- f) Criação de incentivos ao investimento privado em infra-estruturas de carregamento de baterias de veículos eléctricos tanto de acesso público como de acesso privado, promovendo a adequada atractividade económica do negócio face ao risco comercial.

## Artigo 5.º

**Modelo remuneratório**

A remuneração da actividade de operação de pontos de carregamento de acesso público é definida em função da energia fornecida, por aplicação de um preço unitário em euros/kilowatt-hora, aplicando-se este modelo a todos os operadores de pontos de carregamento, durante o período de carregamento de baterias de veículos eléctricos.

## Artigo 6.º

**Remuneração e tarifas de serviço**

1 — A remuneração dos operadores de pontos de carregamento de acesso público, estabelecida nos termos do artigo anterior deve ser repercutida através de tarifas de serviço.

2 — A remuneração deve ser determinada com vista à recuperação dos custos de investimento na instalação de infra-estruturas e respectivos custos de operação e manutenção, considerando, designadamente:

- a) Uma instalação tipo de pontos de carregamento com dois pontos de carregamento;
- b) O custo médio de infra-estruturação de uma instalação tipo de pontos de carregamento;
- c) O custo médio do equipamento de pontos de carregamento;
- d) Os custos anuais de manutenção e operação;
- e) Os investimentos em equipamento e respectivos custos de manutenção e operação;
- f) O horizonte de investimento;
- g) O valor residual dos equipamentos no final do horizonte de investimento, sendo a análise de custos efectuada a preços constantes e sujeita a actualização financeira.

3 — O eventual custo do estacionamento associado à utilização do espaço físico destinado ao carregamento

de baterias de veículos eléctricos não é considerado para efeitos de determinação da remuneração do operador de pontos de carregamento, constituindo um encargo do utilizador do veículo eléctrico, ainda que possa ser liquidado através do comercializador de electricidade para a mobilidade eléctrica.

4 — As tarifas de serviço máximas para remuneração da actividade de operação de pontos de carregamento de acesso público são determinadas mediante a aplicação das fórmulas constantes do anexo, que faz parte integrante da presente portaria.

5 — Compete ao membro do Governo responsável pela área da energia fixar, mediante despacho, as tarifas de serviço máximas para remuneração da actividade de operação de pontos de carregamento de acesso público, para períodos trienais e de forma separada para os pontos de carregamento normal e rápido, em conformidade com o disposto no presente artigo e nos artigos seguintes.

## Artigo 7.º

**Remuneração durante a rede piloto da mobilidade eléctrica**

1 — Até 31 de Dezembro de 2012, os pressupostos materiais para a definição da remuneração dos operadores de pontos de carregamento em pontos de carregamento normal de acesso público são os seguintes:

a) Necessidade de criação de incentivos ao carregamento em períodos de vazio, contribuindo para uma gestão mais eficiente da capacidade instalada de produção de electricidade a partir de fontes renováveis, através da diferenciação de tarifas de serviço de carregamento consoante o horário de utilização;

b) De modo a assegurar a competitividade e coerência entre infra-estruturas de carregamento disponíveis em todos os locais de acesso público, na via pública ou privados, os valores determinados para a tarifa máxima de serviço para acesso a infra-estruturas localizadas na via pública devem ser extrapolados como valores máximos para toda a infra-estrutura de acesso público.

2 — Até 31 de Dezembro de 2012, os pressupostos materiais para a definição da remuneração dos operadores de pontos de carregamento em pontos de carregamento rápido são os seguintes:

a) Necessidade de consideração de tarifas de serviço reduzidas durante um período transitório a vigorar até 31 de Dezembro de 2012 em virtude da especificidade do faseamento do programa de mobilidade eléctrica, que visa, num primeiro momento, a promoção da utilização e massificação do veículo eléctrico, bem como a demonstração, experimentação e validação de soluções técnicas na implementação da rede de mobilidade eléctrica;

b) Não diferenciação horária da tarifa de serviço de carregamento;

c) Adopção da lógica de instalação tipo de pontos de carregamento rápido, assegurando a coerência face à procura antecipada para este tipo de soluções de carregamento;

d) Extrapolação dos valores determinados para a infra-estrutura na via pública como valores máximos para toda a infra-estrutura de acesso público, de modo a assegurar a competitividade e coerência entre infra-estruturas de carregamento disponíveis em todos os locais de acesso público.

## Artigo 8.º

**Tarifas de serviço durante a rede piloto da mobilidade eléctrica**

1 — Nos termos do disposto no artigo anterior, até 31 de Dezembro de 2012, as tarifas de serviço máximas para remuneração da actividade de operação de pontos de carregamento, quanto ao carregamento normal em locais públicos de acesso público, são as seguintes:

- a) Tarifa de serviço de carregamento normal para o período fora de vazio: € 0,07/kilowatt-hora;
- b) Tarifa de serviço de carregamento normal para o período de vazio: € 0,03/kilowatt-hora.

2 — Quanto ao carregamento em pontos de carregamento rápido, até 31 de Dezembro de 2012, as tarifas de serviço máximas para remuneração da actividade de operação de pontos de carregamento são de € 0,20/kilowatt-hora, independentemente do período horário em que seja efectuado o carregamento.

3 — Os períodos horários de vazio e de fora de vazio mencionados no n.º 1 são os constantes do anexo, que faz parte integrante da presente portaria.

## Artigo 9.º

**Penalização por ocupação indevida**

1 — A ocupação de pontos de carregamento sem efectivo carregamento de baterias eléctricas durante tempo de permanência excessivo é sancionada através do pagamento de uma compensação, considerando-se tempo excessivo a permanência no ponto de carregamento por período equivalente a mais de 50% do tempo despendido para efeitos de carregamento a plena carga de baterias eléctricas ou, em alternativa, consoante a decisão do operador, a utilização do ponto de carregamento por mais de trinta minutos, no caso de pontos de carregamento normal, e por mais de dez minutos, no caso de pontos de carregamento rápido, após a plena carga da bateria eléctrica.

2 — A sanção prevista no número anterior não é aplicável em caso de ocupação de ponto de carregamento normal para o período compreendido entre as 0 e as 8 horas.

3 — O valor a debitar pelo operador de pontos de carregamento nos termos do disposto no n.º 1 deverá corresponder ao produto de três factores:

- a) Tempo de permanência excessivo (em horas);
- b) Potência nominal do ponto de carregamento ocupado em kilowatt, considerando as características do equipamento e a infra-estrutura em que se encontra incluído;
- c) Tarifa de serviço correspondente ao serviço de carregamento de baterias de veículos eléctricos fornecido, com um limite máximo de € 0,07 (kilowatt × hora) para o carregamento normal e de € 0,20 (kilowatt × hora) para o carregamento rápido, quanto à energia máxima passível de fornecer no período de permanência excessivo, com cobrança ao minuto.

4 — Caso o ponto de carregamento se encontre localizado em zona de estacionamento pago, é devido pagamento, a favor do respectivo explorador, do valor correspondente ao estacionamento durante o tempo de permanência excessivo previsto no n.º 3.

## Artigo 10.º

**Custo máximo de operação e manutenção de pontos de carregamento de acesso privativo em espaços residenciais**

Até 31 de Dezembro de 2012, o operador de pontos de carregamento de acesso privativo que se encontrem em locais de estacionamento em prédios urbanos para fins residenciais, em especial em condomínios privados, pode auferir um montante máximo de € 48 por ano para compensar os custos associados à operação e manutenção do equipamento instalado, incluindo actualizações tecnológicas e qualidade de serviço.

## Artigo 11.º

**Dever de comunicação**

1 — Devem ser comunicados anualmente à Direcção-Geral de Energia e Geologia por cada operador de pontos de carregamento os dados relativos ao período de utilização e à energia consumida, de forma individualizada, nos pontos de carregamento, para efeitos de revisão periódica dos pressupostos de cálculo e, se necessário, valores de tarifa máxima de serviço de carregamento.

2 — O operador de pontos de carregamento deve ainda comunicar à Direcção-Geral de Energia e Geologia, com periodicidade anual, as perspectivas de evolução e expansão da respectiva rede de pontos de carregamento para o ano subsequente, devendo igualmente fornecer àquela entidade toda a informação sobre os custos efectivos relacionados com o exercício da sua actividade no ano anterior, com segregação pelos seguintes elementos:

- a) Custos com o equipamento de carregamento (número, tipo, por local);
- b) Custos com equipamentos complementares (número, tipo, por local);
- c) Custos com a infra-estrutura (natureza, por local);
- d) Custos com recursos humanos directos (categoria profissional, responsabilidades, salários, por local);
- e) Custos com subcontratações de serviços (não directamente contemplados nas rubricas anteriores, por local).

## Artigo 12.º

**Entrada em vigor**

A presente portaria entra em vigor no primeiro dia útil seguinte ao da sua publicação.

O Secretário de Estado da Energia e da Inovação, *José Carlos das Dores Zorrinho*, em 27 de Abril de 2011.

## ANEXO

1 — A tarifa de serviço máxima aplicável em pontos de carregamento normal é calculada de acordo com a seguinte fórmula:

$$P_{Nfv} = \alpha \times P_{Nv} \frac{\sum_{i=0}^n \frac{C_{N,i}}{(1+r)^i}}{\sum_{i=0}^n \frac{E_{Nv,i}}{(1+r)^i} + \alpha \sum_{i=0}^n \frac{E_{Nfv,i}}{(1+r)^i}}$$

em que:

- i)  $E_{Nv,i}$  — corresponde à energia (em kilowatt-hora) que se estima vir a ser consumida em toda a rede de pontos de carregamento normal, em horas de vazio, no ano i;

ii) EN<sub>fv,i</sub> — corresponde à energia (em kilowatt-hora) que se estima vir a ser consumida em toda a rede de pontos de carregamento normal, em horas fora de vazio, no ano *i*;

iii) CN<sub>i</sub> — corresponde ao total de custos e investimentos na rede de pontos de carregamento normal considerados para o ano *i*;

iv) *n* = 10 anos — constitui o horizonte de investimento;

v) *r* = 10% — consiste na taxa de actualização financeira;

vi)  $\alpha = 7/3$  — corresponde ao rácio de preço entre horas fora de vazio e horas de vazio da tarifa de serviço de carregamento normal;

vii) PN<sub>fv</sub> = € 0,07/kilowatt-hora — corresponde ao valor da tarifa de serviço máxima de pontos de carregamento normal em horas fora de vazio calculado nos termos da fórmula prevista na presente alínea;

viii) PN<sub>v</sub> = € 0,03/kilowatt-hora — corresponde ao valor da tarifa de serviço máxima de pontos de carregamento normal em horas de vazio calculado nos termos da fórmula prevista na presente alínea.

2 — A tarifa de serviço máxima aplicável em pontos de carregamento rápido é calculada de acordo com a seguinte fórmula:

$$P_R = \frac{\sum_{i=0}^n \frac{C_{R,i}}{(1+r)^i}}{\sum_{i=0}^n \frac{E_{R,i}}{(1+r)^i}}$$

em que:

i) ER<sub>i</sub> — corresponde à energia (em kilowatt-hora) que se estima vir a ser consumida em toda a rede de pontos de carregamento rápido, no ano *i*;

ii) CR<sub>i</sub> — corresponde ao total de custos e investimentos na rede de pontos de carregamento rápido considerados para o ano *i*;

iii) *n* = 10 anos — constitui o horizonte de investimento;

iv) *r* = 10% — consiste na taxa de actualização financeira;

v) PR = € 0,20/kilowatt-hora — corresponde ao valor da tarifa de serviço máxima de pontos de carregamento rápido calculado nos termos da fórmula prevista na presente alínea.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, entende-se por:

a) «Período fora de vazio» o período compreendido entre as 6 e as 24 horas;

b) «Período de vazio» o período compreendido entre as 24 e as 6 horas.

4 — Independentemente da hora a que tenham lugar, entende-se que os períodos de carregamento compreendidos aos domingos e aos feriados são sempre considerados como períodos de vazio.

### Portaria n.º 181/2011

de 2 de Maio

A Portaria n.º 1102-E/2000, de 22 de Novembro, que aprova o Regulamento da Pesca por Arte de Arrasto, re-

publicada pela Portaria n.º 769/2006, de 7 de Agosto, e posteriormente alterada pelas Portarias n.ºs 494/2007, de 26 de Abril, e 254/2008, de 7 de Abril, prevê, no n.º 1 do seu artigo 21.º, a interdição à pesca com ganchorra em águas oceânicas e interiores marítimas, por motivos biológicos, no período compreendido entre 1 de Maio e 15 de Junho de cada ano.

O mesmo artigo 21.º prevê, no seu n.º 2, a possibilidade de alteração daquele período, atendendo às informações biológicas disponíveis sobre o estado do recurso ou atendendo a factores de natureza sócio-económica.

Considerando que, no corrente ano, devido ao Inverno rigoroso, a actividade de pesca com ganchorra foi consideravelmente reduzida, com consequências sócio-económicas para os armadores e pescadores envolvidos nesta actividade, considera-se adequado introduzir alguma flexibilidade na actividade, durante o período de paragem referido no artigo 21.º do mencionado Regulamento.

Todavia, essa flexibilidade deve ter em conta a necessidade de assegurar um período contínuo de interdição de pesca, para que o defeso possa produzir efeitos ao nível da protecção de recursos na fase de fixação dos juvenis.

Por outro lado, atendendo aos actuais estrangimentos de mercado, deverá dividir-se cada uma das zonas de operação — zona Ocidental Norte e Ocidental Sul — em duas subzonas, para efeitos de interdição.

Na costa algarvia, considerando a situação dos recursos, mas também os aspectos sócio-económicos, já que houve uma redução considerável do esforço de pesca no início de 2011, optou-se por reduzir o período de paragem para 23 dias.

Por fim, tendo em vista o controlo das capturas, determina-se que as embarcações apenas possam navegar na zona em que a pesca é autorizada e obriga-se o desembarque nos portos dessa zona.

Face à proximidade das datas de interdição, torna-se imperativo proceder, desde já, à delimitação do respectivo período.

Assim:

Ao abrigo do disposto na alínea *d*) do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 278/87, de 7 de Julho, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 383/98, de 27 de Novembro, no n.º 3 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 81/2005, de 20 de Abril, e no n.º 2 do artigo 21.º do Regulamento da Pesca por Arte de Arrasto, aprovado pela Portaria n.º 1102-E/2000, de 22 de Novembro:

Manda o Governo, pelo Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Períodos de interdição da pesca com ganchorra

Em 2011, a título excepcional, os períodos de interdição da pesca com ganchorra, por motivos biológicos, em cada uma das zonas de operação previstas no artigo 11.º do Regulamento da Pesca por Arte de Arrasto, aprovado pela Portaria n.º 1102-E/2000, de 22 de Novembro, são os seguintes:

a) Zona Ocidental Norte:

i) A norte do limite norte da Capitania de Aveiro (40º 56.0 N.) — de 1 de Junho a 22 de Junho;

ii) A sul do limite norte da Capitania de Aveiro (40º 56.0 N.) — de 9 de Maio a 31 de Maio;