

Proposta de Lei 26/XVII/1.^a (GOV)

Autorização Legislativa que estabelece o regime especial aplicável às embarcações de alta velocidade e fixa o respetivo regime sancionatório

Data de admissão: 27 de agosto de 2025

Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias (1.^a)

ÍNDICE

- I. A INICIATIVA**
- II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS**
- III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL**
- IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL**
- V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR**
- VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS**
- VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO**

I. A INICIATIVA

A iniciativa legislativa em apreço visa autorizar o Governo a fixar o regime sancionatório aplicável ao incumprimento das normas relativas às embarcações de alta velocidade (EAV).

O proponente justifica o impulso legiferante com o facto de o regime jurídico previsto no [Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto](#), não ser suficiente para tutelar os bens jurídicos que a utilização ilícita de EAV, nomeadamente para o tráfico de estupefacientes, coloca em perigo.

Deste modo, com a proposta de lei de autorização legislativa em análise, o proponente pretende «aprovar um novo regime jurídico aplicável às EAV e respetivo regime sancionatório, dotado de maior efeito preventivo no que respeita à prática de condutas ilícitas que gravitam em torno do tráfico de estupefacientes», sendo esse objetivo concretizado através da:

- tipificação *ex novo* dos crimes de infração de regras sobre EAV e de comando de EAV sem habilitação legal;
- fixação de um regime contraordenacional, com montantes de coimas que nos seus limites mínimos e máximos vão para além do que resulta previsto no artigo 17.º do regime geral do ilícito de mera ordenação social¹;
- previsão da possibilidade de imposição de caução para arguidos não domiciliados em Portugal;
- previsão de um regime de perda de instrumentos, produtos e vantagens em virtude de infrações penais e contraordenacionais.

A proposta de lei em análise é composta por três artigos: o primeiro definidor do respetivo objeto; o segundo estabelecendo o sentido e extensão da autorização a conceder; e o último definindo a duração da autorização legislativa.

A iniciativa contém, em anexo, o projeto de decreto-lei a aprovar.

¹ Aprovado pelo [Decreto-Lei n.º 433/82 de 27 de outubro](#).

II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

▪ Conformidade com os requisitos constitucionais e regimentais

A iniciativa legislativa em análise foi apresentada pelo Governo, no âmbito do seu poder de iniciativa, previsto no n.º 1 do artigo 167.º e na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da [Constituição da República Portuguesa](#) (Constituição) e no artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (Regimento)². Reveste a forma de proposta de lei, nos termos do n.º 2 do artigo 119.º do Regimento.

É subscrita pelo Primeiro-Ministro e pela Ministra da Justiça, conforme disposto no n.º 2 do artigo 123.º do Regimento e no n.º 2 do artigo 13.º da lei formulário, aprovada pela [Lei n.º 74/98, de 11 de novembro](#) (lei formulário)³, e ainda pelo Ministro dos Assuntos Parlamentares. Foi aprovada em Conselho de Ministros a 7 de agosto de 2025, ao abrigo da competência prevista na alínea c) do n.º 1 do artigo 200.º da Constituição.

A presente iniciativa legislativa cumpre os requisitos formais elencados no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento, uma vez que está redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma exposição de motivos, cujos elementos são enumerados no n.º 2 da mesma disposição regimental. Define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa e parece não infringir princípios constitucionais, respeitando assim os limites estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento.

Tratando-se de um pedido de autorização legislativa, a proposta de lei define o objeto, sentido, extensão e duração da autorização, cumprindo assim o disposto no n.º 2 do artigo 165.º da Constituição e no n.º 2 do artigo 171.º do Regimento.

A apresentação da presente proposta de lei não foi acompanhada por quaisquer estudos, documentos e pareceres que eventualmente a tenha fundamentado, referidos no n.º 3 do artigo 124.º do Regimento⁴, e na exposição de motivos não são referidas pelo Governo quaisquer consultas que tenha realizado sobre a mesma - cfr. n.º 2 do

² Textos consolidados da Constituição e do Regimento disponíveis no sítio da *Internet* da Assembleia da República.

³ Texto consolidado da lei formulário disponível no sítio da *Internet* da Assembleia da República.

⁴ As «propostas de lei devem ser acompanhadas dos estudos, documentos e pareceres que as tenham fundamentado».

artigo 6.º do [Decreto-Lei n.º 274/2009, de 2 de outubro](#), que regula o procedimento de consulta de entidades, públicas e privadas, realizado pelo Governo⁵.

A proposta de lei em apreciação deu entrada a 12 de agosto de 2025, acompanhada da respetiva [ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). Foi admitida e baixou na generalidade à Comissão de Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias (1.ª), em conexão com a Comissão de Agricultura e Pescas (7.ª), a 27 de agosto, por despacho do Presidente da Assembleia da República.

▪ **Verificação do cumprimento da lei formulário**

O título da presente iniciativa legislativa traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário.

No que respeita ao início de vigência, a iniciativa *sub judice* não contém uma norma de entrada em vigor, pelo que, caso seja aprovada, aplicar-se-á o disposto no n.º 2 do artigo 2.º da lei formulário, que prevê que, na falta de fixação do dia, os diplomas «entram em vigor, em todo o território nacional e estrangeiro, no 5.º dia após a sua publicação».

Em caso de aprovação esta iniciativa revestirá a forma de lei, nos termos do n.º 3 do artigo 166.º da Constituição, pelo que deve ser objeto de publicação na 1.ª série do *Diário da República*, em conformidade com o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

Nesta fase do processo legislativo, a iniciativa em análise não nos suscita outras questões no âmbito da lei formulário.

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

Com a finalidade de assegurar a aplicação das normas nacionais e internacionais relativas ao exercício da atividade marítima, à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à proteção do meio ambiente marítimo, bem como a prevenção da poluição e o bem-estar a bordo, e tendo em consideração o impacto que a atividade das embarcações que se deslocam a alta velocidade pode ter na prática do recreio das embarcações de menor porte e o facto de aquelas, pelas suas

⁵ Diploma disponível no sítio da *Internet* do Diário da República Eletrónico. Todas as referências legislativas são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário.

características, poderem ser utilizadas em atividades ilícitas, foi aprovado o [Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto](#)⁶, que estabelece o regime pelo qual se regem as embarcações de alta velocidade.

Alterado pelo [Decreto-Lei n.º 274/93, de 4 de agosto](#)⁷, que adaptou o conceito de embarcação de alta velocidade à evolução tecnológica que entretanto se verificou, aquele diploma define as embarcações de alta velocidade no seu artigo 1.º, considerando com tais as embarcações que, para além de possuírem sustentação dinâmica, nos termos da [Resolução A373 \(X\)](#) da [Organização Marítima Internacional](#), utilizem um aparelho propulsor que satisfaça qualquer das condições enunciadas na alínea a) do n.º 1 deste artigo.

Nos termos do n.º 2 do mesmo artigo, são igualmente consideradas embarcações de alta velocidade aquelas que, pela sua estrutura, característica do seu sistema de propulsão ou relação peso-potência efetiva, se diferenciem claramente das restantes embarcações e sejam suscetíveis de representar um perigo para a navegação.

O artigo seguinte obriga a que estas embarcações tenham licença de estação válida para operarem e equipamentos que permitam comunicar com as autoridades marítimas, portuárias, aduaneiras e de pilotagem. A instalação, o licenciamento e a utilização do equipamento radioelétrico das embarcações rege-se atualmente pelo regulamento aprovado em anexo ao [Decreto-Lei n.º 190/98, de 10 de julho](#)⁸.

O artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto, prevê os condicionalismos de circulação a que estão sujeitas estas embarcações: salvo autorização expressa, por escrito, do capitão do porto, têm de estar atracadas ao cais durante o período compreendido entre as 21 horas e as 7 horas; e têm de navegar dentro do limite de 10 milhas de costa. Para além disso, não podem ser objeto de quaisquer modificações técnicas, seja de estrutura, seja de motor⁹, sem a aprovação da [Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos](#)¹⁰ (DGRM), nem podem transportar

⁶ Texto retirado do sítio da *internet* do Diário da República Eletrónico. Todas as referências legislativas nacionais são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consulta efetuada a 08/09/2025.

⁷ Retificado pela [Declaração de Retificação n.º 178/93, de 30 de setembro](#).

⁸ Texto consolidado.

⁹ O [Decreto-Lei n.º 26-A/2016, de 9 de junho](#), estabelece os requisitos para a conceção, o fabrico e a colocação no mercado das embarcações de recreio e das motas de água. Texto consolidado.

¹⁰ A DGRM rege-se pelo [Decreto-Lei n.º 49-A/2012, de 29 de fevereiro](#). Texto consolidado.

mais combustível do que o permitido pela capacidade dos seus depósitos, aprovada pela autoridade marítima.

Este diploma permite que, para garantir a segurança do tráfego marítimo, o capitão do porto fixe, sempre que necessário, os limites máximos de velocidade a que estas embarcações circulam, que podem variar em função das zonas nas quais se efetua a navegação, bem como o itinerário pelo qual as mesmas transitarão em águas da sua jurisdição.

O regime contraordenacional está previsto no artigo 9.º, variando as coimas entre 498,80€ e 2493,99€ e podendo o seu limite máximo elevar-se a 2992,79€, quando sejam aplicadas a pessoa coletiva.

O Decreto-Lei n.º 274/93, de 4 de agosto, aditou um artigo a este diploma, cometendo à atual DGRM a competência para a qualificação de uma embarcação como sendo de alta velocidade.

Cumprir referir ainda o [Decreto-Lei n.º 93/2018, de 3 de novembro](#)¹¹, que aprova o novo regime jurídico da náutica de recreio, dando resposta ao crescente desenvolvimento destas atividades, ao aumento do número de embarcações e de navegadores de recreio e aos desenvolvimentos regulamentares e tecnológicos verificados na área da tramitação eletrónica de procedimentos.

Este diploma veio aumentar o nível de segurança exigível para as embarcações e para os seus utilizadores, proceder à simplificação e modernização dos procedimentos de certificação e registo das embarcações, numa ótica de desterritorialização, bem como da certificação dos navegadores de recreio.

Nos termos do seu [artigo 2.º](#), este decreto-lei aplica-se às embarcações de recreio, qualquer que seja a sua classificação, aos respetivos equipamentos e materiais, aos seus utilizadores e ainda às entidades gestoras de marinas ou portos de recreio ou de outros locais destinados à amarração dessas embarcações, e aos navegadores de recreio, nas matérias relativas ao processo de formação, avaliação e emissão das respetivas cartas, incluindo a credenciação e fiscalização das entidades formadoras.

¹¹ Texto consolidado.

Excluem-se do âmbito deste diploma: as embarcações exclusivamente destinadas a competição e respetivo treino, a apoio aos treinos, a apoio e segurança às competições identificadas como tal e registadas nessa qualidade pelas respetivas federações; as canoas, caiaques, gaivotas, cocos e outras embarcações de praia desprovidas de motor ou vela, que naveguem até à distância de 300 metros da margem; as pranchas, sejam ou não à vela; as embarcações experimentais; bem como as embarcações antigas, tradicionais ou de construção tradicional, como tal reconhecidas pelas respetivas associações, sem prejuízo da obrigatoriedade de registo, de manutenção e de possuírem os equipamentos de segurança previstos para a área de navegação onde operarem.

A classificação das embarcações de recreio encontra-se regulada nos [artigos 6.º a 10.º](#) do mesmo instrumento legislativo.

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

▪ **Âmbito da União Europeia**

A alínea c) do número 1 do artigo 91º do [Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia \(TFUE\)](#) define que o Parlamento Europeu e o Conselho, após deliberação de acordo com o processo legislativo ordinário e após consulta ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões, podem estabelecer medidas para aumentar a segurança dos transportes.

Segundo o número 2 do artigo 100º do mesmo tratado, o Parlamento Europeu e o Conselho, após deliberação de acordo com o processo legislativo ordinário e após consulta ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões, podem estabelecer disposições para os transportes marítimos e aéreos.

A UE dispõem de diretivas e regulamentos sobre formação e qualificações, nomeadamente a [Diretiva \(UE\) 2022/993¹²](#) do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos, especifica os requisitos de formação e competência para ter acesso a certificação de marítimo, regula a formação especializada e estabelece as obrigações dos Estados-Membros em termos de

¹² Portugal [já transpôs](#) esta Diretiva para o ordenamento jurídico nacional.

formação dos marítimos, de comunicação entre os membros da tripulação e a verificação dos certificados dos marítimos.

No mesmo sentido, a [Diretiva \(UE\) 2017/2397](#)¹³ relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior previu uma introdução gradual, através de medidas para alargar requisitos de qualificação profissional para além dos condutores de embarcações, com vista a abranger todos os tripulantes da navegação interior na UE. Além disso, a diretiva obriga a certificação de qualificações aos membros da tripulação de convés e às pessoas responsáveis por procedimentos de emergência. Também os condutores de embarcações que naveguem em circunstâncias perigosas devem fazer acompanhar-se de uma autorização para o efeito e demonstrar competências adicionais.

Destacar, por fim, a [Diretiva \(UE\) 2017/2110](#) relativa a um sistema de inspeções para a segurança da exploração de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares que visou atualizar e clarificar os requisitos de vistoria aplicáveis às embarcações de passageiros de alta velocidade, prevendo um sistema de inspeções ligadas aos navios antes de um serviço regular e ao mesmo tempo a realização de um inquérito anual facultativo sobre o Estado do pavilhão. Por fim, salientar, igualmente, que esta diretiva veio prever que «os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação das disposições nacionais adotadas nos termos da presente diretiva e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas» (artigo 11.º).

- **Âmbito internacional**

- Países analisados**

Apresenta-se, de seguida, o enquadramento internacional referente a Espanha.

ESPANHA

Na última década do século XX, o Governo havia aprovado a [Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando](#), cuja [disposición adicional tercera](#)

¹³ Esta diretiva foi alterada pela [Diretiva \(UE\) 2021/1233](#) que estabelece medidas transitórias para o reconhecimento dos certificados de países terceiros.

impunha um conjunto de informações que devia ser prestada pela empresas de transporte e/ou os capitães ou responsáveis pelas embarcações, ou, na sua ausência, pelos diretores ou gerentes dos portos, marinas ou clubes náuticos onde cheguem as referidas embarcações.

No entanto, a proximidade ao norte de África leva a que, na última década, as costas sul, este e oeste da península ibérica tenham vindo a ser frequentemente assediadas por raides marítimos efetuados por redes criminosas ligadas ao narcotráfico com recurso a embarcações semirrígidas de alta velocidade que, para além dos efeitos perniciosos relacionados com a condução dessas atividades criminosas, têm colocado sistematicamente em risco a vida dos elementos das forças policiais e de defesa nacional de ambos os países - como foi o [caso do abalroamento de uma embarcação da policia](#) que perseguia uma dessas lanchas no porto de Barbate, em Cádiz, em fevereiro de 2024, do qual resultou a morte de dois agentes da *Guardia Civil*, cujo trágico desfecho por pouco não ocorreu num [abalroamento no Algarve em 2023](#) com elementos da nossa Polícia Marítima¹⁴.

Como forma de combater a construção e utilização deste tipo de embarcações, cuja a utilidade para atividades legais é reduzida, foi publicado o [Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre](#)¹⁵, *por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación con las embarcaciones utilizadas*. O n.º 1 do seu artículo único proíbe:

- Embarcações insufláveis e semirrígidas que possam ser utilizadas na navegação marítima e que cumpram qualquer uma das seguintes características:
 - Todas aquelas cujo casco, incluindo a estrutura pneumática quando aplicável, seja inferior ou igual a 8 metros de comprimento total, que tenham uma potência máxima, independentemente do número de motores, igual ou superior a 150 quilowatts.

¹⁴ O site da Autoridade Marítima Nacional está repleto de [notícias](#) que envolvem embarcações deste género. Ainda muito recentemente, em 21 de agosto de 2025, foram [apreendidas duas embarcações](#) deste tipo a navegar em pleno rio Tejo.

¹⁵ Diploma consolidado retirado do portal oficial *BOE.es*. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas relativas a Espanha são feitas para o referido portal. Consulta efetuada em 02.09.2025

- Todos aqueles cujo casco, incluindo a estrutura pneumática quando aplicável, seja superior a 8 metros de comprimento total.
- Embarcações insufláveis ou semirrígidas, distintas das acima descritas, bem como quaisquer outras embarcações e embarcações de menor porte quando se comprove a existência de elementos ou indícios racionais que revelem a intenção de as utilizar para praticar ou facilitar a prática de um ato de contrabando.

Os indícios racionais, salvo prova em contrário são definidos como:

- Incumprimento das obrigações de registo e inscrição aplicáveis à pequena embarcação ou navio.
- A modificação significativa dos componentes da embarcação ou navio mais pequeno em relação ao projeto de construção original, especialmente quando existam reforços que permitam aumentar a potência propulsora sem obras adicionais, tomadas para tanques adicionais ou outras obras que permitam aumentar a autonomia inicialmente prevista, salvo se a modificação tiver sido devidamente autorizada pela Direção-Geral da Marinha Mercante.
- Modificação das partes integrantes de uma pequena embarcação ou navio para permitir fundos duplos ou espaços que permitam a estiva de carga não prevista no projeto inicial.
- A manipulação de sistemas de posicionamento visual, acústico, radioelétrico e de auxílios tecnológicos, ou a existência de dispositivos, sistemas ou tecnologias que permitam a sua manipulação.
- Navegação sem acendimento das luzes exigidas ou navegação errática em diferentes direções, com ou sem alterações injustificadas de velocidade, ignorando, em ambos os casos, as instruções das embarcações ou barcos do Estado devidamente identificados, especialmente a indicação de parar e submeter-se ao controlo.
- A manifesta incongruência entre o fim declarado da rota ou atividade proposta e os bens náuticos e ainda os da tripulação ou passageiros que se encontrem a bordo.
- A utilização de equipamentos ou materiais que dificultem a deteção ou identificação da embarcação ou navio de pequena dimensão, tais como tintas

anti-radar, dispositivos eletrónicos de atenuação de sinais, detetores de radar, bem como a utilização de tintas, estruturas ou elementos de camuflagem ou que simulem o aspeto ou marcas de identificação de uma embarcação ou navio do Estado.

Esta proibição abrange o fabrico, reparação, reforma, circulação, posse ou comércio das embarcações mencionadas na presente secção, bem como à navegação por qualquer ponto das águas interiores, do mar territorial espanhol ou da zona contígua.

O n.º 2 deste artigo apresenta as necessárias definições no contexto deste diploma e o n.º 3 as exceções, que obviamente excluem do âmbito deste diploma as embarcações insufláveis e semirrígidas:

- a) Adscritas à defesa nacional;
- b) Considerados navios ou embarcações de um Estado estrangeiro que se encontrem legalmente em águas espanholas;
- c) Embarcações das Forças e Corpos de Segurança do Estado e da Agência de Administração Tributária do Estado afetas ao Serviço de Vigilância Aduaneira;
- d) Os utilizados para o cumprimento dos seus fins por outros órgãos do Estado, comunidades autónomas e cidades, entidades locais ou por organismos públicos ligados ou dependentes destes, bem como os ligados a organizações internacionais como tal reconhecidas no Reino de Espanha;
- e) Embarcações auxiliares, independentemente do seu comprimento, que sejam efetiva e exclusivamente destinadas ao serviço de uma embarcação principal;
- f) Embarcações diferentes das previstas na alínea c) que se destinem ao salvamento e assistência marítima;
- g) As utilizadas na navegação interior em lagos, rios e águas fora dos espaços marítimos espanhóis;
- h) As que afectem o exercício de actividades empresariais, desportivas, de investigação ou de formação;
- i) Instalações recreativas destinadas a uso privado que cumpram os requisitos regulamentares estabelecidos em matéria de segurança, técnicos e de comercialização.

O n.º 4 cria o [Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad](#), único para todo o território espanhol e gerido pela [Agencia Estatal de Administración Tributaria](#), à qual têm acesso sem o consentimento do interessado, nos termos do n.º 6, o Departamento de Alfândegas e Impostos Especiais da Agência Estatal de Administração Tributária, as Forças e Corpos de Segurança com jurisdição na investigação de crimes de terrorismo, crime organizado e contrabando, o Centro Nacional de Informações e a Direção-Geral da Marinha Mercante, integrados no Ministério das Obras Públicas.

Este diploma é regulamentado pelo [Real Decreto 807/2021, de 21 de septiembre](#), por el que se aprueba el Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas, y por el que se modifica el Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el Sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia, que em anexo publica o referido [Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas](#).

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR (DAC)

▪ Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)

Consultada a base de dados da atividade parlamentar, verifica-se que não está pendente qualquer iniciativa conexa com o objeto da proposta de lei em apreço.

▪ Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)

Compulsada a mesma base de dados, constata-se que, na XVI Legislatura, caducou a [Proposta de Lei n.º 48/XVI/1.ª \(GOV\)](#) - *Estabelece o regime especial aplicável às embarcações de alta velocidade e fixa o respetivo regime sancionatório*.

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

Em 10 de setembro de 2025, a Comissão solicitou parecer sobre a iniciativa às seguintes entidades: Conselho Superior de Magistratura, Conselho Superior do Ministério Público, e Ordem dos Advogados.

Todos os pareceres e contributos recebidos serão disponibilizados na [página da iniciativa](#).

Nos termos do disposto no artigo 134.º do RAR, a iniciativa encontra-se em consulta pública até ao início da respetiva votação na especialidade, salvo rejeição na generalidade. Os contributos que venham a ser recebidos serão igualmente disponibilizados no *site* da Assembleia da República na referida [página eletrónica](#).

VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

PORTUGAL. Polícia Judiciária. Unidade Nacional de Combate ao Tráfico de Estupefacientes. *Combate ao tráfico de estupefacientes em Portugal: relatório anual 2024*. Em linha. [S.l. : s.n.], 2025. Disponível em: <https://www.policiajudiciaria.pt/wp-content/uploads/2025/03/Relatorio-Anual-2024-Estatistica-TCD.pdf>. [visualizado em 2025.08.30]

Resumo: Relatório estatístico anual, elaborado pela Unidade Nacional de Combate ao Tráfico de Estupefacientes - Secção Central de Informação Criminal, e que visa proceder à divulgação dos resultados da atividade desenvolvida em matéria de fiscalização, prevenção e investigação criminal do tráfico ilícito de estupefacientes pelos Órgãos de Polícia Criminal (OPC) e Serviços Aduaneiros e de Segurança que integram as Unidades de Coordenação e Intervenção Conjunta (UCIC). Entre outros dados o relatório afere a forma de transporte mais utilizada no narcotráfico, apontando-se a via marítima como «a mais utilizada no transporte de grandes quantidades de cocaína, correspondendo a 87,2% do total das quantidades apreendidas em apenas 2,2% dos casos: 20.070,73kg em 36 apreensões. Estes resultados aproximam a média das quantidades apreendidas em 2024 (557,52kg) às de 2022 (559,97kg) e representam um decréscimo significativo face a 2023 (menos 727,43kg por apreensão)».