

de Fotografia, o que permite a sua fruição por parte do público em geral.

Assim, atendendo à sua relevância histórica e patrimonial, o presente decreto procede à reclassificação e red denominação do edifício, de forma a refletir adequadamente o seu valor enquanto bem cultural, bem como a designação pela qual é publicamente conhecido.

A reclassificação da Antiga Cadeia e Tribunal da Relação do Porto enquadra-se nos critérios constantes do artigo 17.º da Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, que aprovou as bases da política e do regime de proteção e valorização do Património Cultural, nomeadamente tendo em conta o caráter matricial do bem; o génio do respetivo criador; o seu interesse como testemunho notável de vivências ou factos históricos; o seu valor estético, técnico e material intrínseco; a sua conceção arquitetónica e urbanística; a sua extensão e o que nela se reflete do ponto de vista da memória coletiva, bem como a sua importância do ponto de vista da investigação histórica ou científica.

A zona especial de proteção do imóvel agora reclassificado será fixada por portaria, nos termos do disposto no artigo 43.º da Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, e em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 309/2009, de 23 de outubro.

Foram cumpridos os procedimentos de audição dos interessados, previstos no artigo 27.º da Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, de acordo com o disposto no Código do Procedimento Administrativo.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 28.º da Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, e nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único

Reclassificação

1 — É reclassificado como monumento nacional o «edifício mandado construir em 1765, por João de Almada e Melo, para cadeia no Pôrto e que hoje abriga também o Tribunal da Relação do Pôrto», classificado como imóvel de interesse público pelo Decreto n.º 22 619, publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 122, de 2 de junho de 1933.

2 — O monumento nacional, situado no Largo Amor de Perdição, na Rua de São Bento da Vitória e na Travessa de São Bento, na União das Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória, do concelho e distrito do Porto, conforme planta constante do anexo ao presente decreto, passa a ser designado «Antiga Cadeia e Tribunal da Relação do Porto».

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de janeiro de 2017. — *Augusto Ernesto Santos Silva* — *Luís Filipe Carrilho de Castro Mendes*.

Promulgado em 15 de fevereiro de 2017.

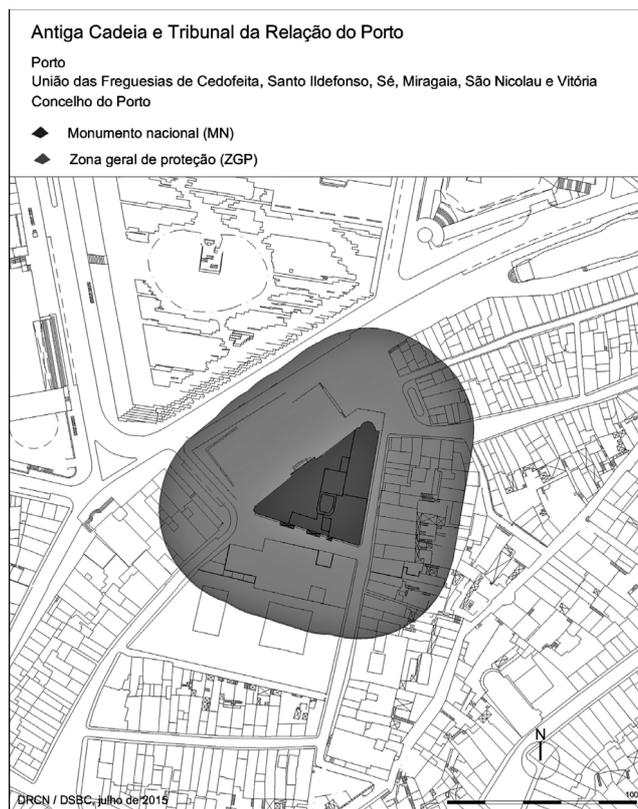
Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de fevereiro de 2017.

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

ANEXO



PLANEAMENTO E DAS INFRAESTRUTURAS

Decreto-Lei n.º 24/2017

de 1 de março

A Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, aprovou o regime de certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios do sistema ferroviário e transpôs a Diretiva 2007/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário europeu (Diretiva 2007/59/CE).

O Decreto-Lei n.º 138/2015, de 30 de julho, procedeu à primeira alteração da Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, e transpôs a Diretiva 2014/82/UE da Comissão, de 24 de junho, relativa aos conhecimentos profissionais gerais, aos requisitos médicos e aos requisitos relativos à carta de maquinista.

Entretanto, foi adotada a Diretiva 2016/882/UE, da Comissão, de 1 de junho, que altera a Diretiva 2007/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, no que respeita aos requisitos linguísticos (Diretiva 2016/882/UE).

As alterações promovidas por este ato jurídico europeu fundaram-se no facto de se considerar que os requisitos linguísticos nível B1 para maquinistas, estabelecidos no regime de 2007, consubstanciavam uma exigência desnecessária nos casos muito específicos em que os maquinistas só chegam à estação da fronteira de um Estado-Membro vizinho, sem qualquer impacto sobre a continuidade das operações transfronteiras. Entendeu-se, pois, que deveria reduzir-se a sobrecarga supérflua nas secções linguísticas entre as fronteiras e as estações de serviço situadas na proximidade das fronteiras e designadas para operações transfronteiras. Deste modo, no regime estabelecido na referida diretiva, passa a isentar-se os

maquinistas dos requisitos linguísticos de nível B1. Como condição prévia para esta isenção, devem ser instituídos mecanismos suficientes para garantir a comunicação entre os maquinistas e o pessoal gestor da infraestrutura em situações de rotina, de degradação e de emergência.

Importa, pois, transpor, para a ordem jurídica interna, as alterações promovidas, e ora apresentadas, pela Diretiva 2016/882/UE, alterando a Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, em conformidade.

Além disso, e tal como previsto na mesma diretiva, encontra-se contemplado um regime transitório, respeitante aos maquinistas cuja carta de maquinista tenha sido emitida ao abrigo Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, alterada pelo Decreto-Lei n.º 138/2015, de 30 de julho, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva 2007/59/CE, antes da data de entrada em vigor do presente decreto-lei.

O presente decreto-lei foi publicado na *Separata do Boletim do Trabalho e Emprego* n.º 7, de 23 de novembro de 2016.

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 procede à segunda alteração da Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, alterada pelo Decreto-Lei n.º 138/2015, de 30 de julho, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva 2016/882/UE, da Comissão, de 1 de junho de 2016, que altera a Diretiva 2007/59/CE, de 23 de outubro de 2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, no que respeita aos requisitos linguísticos dos maquinistas.

Artigo 2.º

Alteração ao anexo V da Lei n.º 16/2011, de 3 de maio

O anexo V da Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, alterada pelo Decreto-Lei n.º 138/2015, de 30 de julho, é alterado com a redação constante do anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

Norma transitória

As cartas de maquinistas que tenham sido emitidas antes da entrada em vigor do presente decreto-lei, em conformidade com Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, alterada pelo Decreto-Lei n.º 138/2015, de 30 de julho, devem ser consideradas conformes com os requisitos estabelecidos no mesmo.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de janeiro de 2017. — *António Luís Santos da Costa* — *Augusto Ernesto Santos Silva* — *Pedro Manuel Dias de Jesus Marques*.

Promulgado em 15 de fevereiro de 2017.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de fevereiro de 2017.

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

ANEXO

(a que se refere o artigo 2.º)

«ANEXO V

[...]

[...]

D.1 — [...]

D.2 — [...]

D.3 — [...]

D.4 — [...]

D.5 — [...]

D.6 — [...]

D.7 — [...]

D.8 — Testes linguísticos:

1 — Os maquinistas que tenham de comunicar com o gestor da infraestrutura sobre questões críticas de segurança devem ter aptidão linguística, pelo menos, numa das línguas indicadas pelo gestor da infraestrutura. Esta aptidão linguística deve permitir-lhes comunicar ativa e eficazmente em situações de rotina, de degradação e de emergência. Devem ser capazes de utilizar as mensagens e o método de comunicação especificado na ETI ‘Exploração e gestão do tráfego’.

2 — A fim de poder satisfazer os requisitos previstos no número anterior devem, ainda, ser capazes de compreender (audição e leitura) e de comunicar (oralmente e por escrito) ao nível B1 do Quadro Europeu Comum de Referência para as Línguas (QECR), estabelecido pelo Conselho da Europa.

3 — No caso das secções entre as fronteiras e as estações de serviço situadas na proximidade das fronteiras e designadas para operações transfronteiras, os maquinistas explorados por uma empresa ferroviária podem ser dispensados pelo gestor da infraestrutura dos requisitos previstos no número anterior, desde que seja aplicado o seguinte procedimento:

a) A empresa ferroviária deve solicitar ao gestor da infraestrutura uma derrogação para os maquinistas em causa. A fim de assegurar um tratamento justo e equitativo dos requerentes, o gestor da infraestrutura deve aplicar, a cada pedido de derrogação, o mesmo procedimento de avaliação, que será parte integrante das especificações da rede;

b) O gestor da infraestrutura concede a derrogação se a empresa ferroviária demonstrar que adotou disposições suficientes para garantir a comunicação entre os maquinistas e o pessoal do gestor da infraestrutura em situações de rotina, de degradação e de emergência, tal como previsto no n.º 1;

c) As empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas devem garantir que o pessoal envolvido tem conhecimento das regras e modalidades estabelecidas neste número e recebe formação adequada através dos respetivos sistemas de gestão da segurança.»