



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Segunda-feira, 7 de dezembro de 2020

Número 237

ÍNDICE

SUPLEMENTO

Presidência do Conselho de Ministros

Decreto-Lei n.º 101-C/2020:

Transpõe parcialmente a Diretiva (UE) 2016/798, relativa à segurança ferroviária, no que se refere a investigações de segurança a acidentes e incidentes 7-(2)

Decreto-Lei n.º 101-D/2020:

Estabelece os requisitos aplicáveis a edifícios para a melhoria do seu desempenho energético e regula o Sistema de Certificação Energética de Edifícios, transpondo a Diretiva (UE) 2018/844 e parcialmente a Diretiva (UE) 2019/944 7-(21)

Decreto-Lei n.º 101-E/2020:

Transpõe a Diretiva (UE) 2018/957, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços 7-(46)

Decreto-Lei n.º 101-F/2020:

Transpõe as Diretivas (UE) 2017/159 e 2018/131, relativas ao trabalho a bordo das embarcações de pesca e à atividade de marítimos a bordo de navios 7-(66)



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 101-C/2020

de 7 de dezembro

Sumário: Transpõe parcialmente a Diretiva (UE) 2016/798, relativa à segurança ferroviária, no que se refere a investigações de segurança a acidentes e incidentes.

O Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, veio transpor parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade, que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário, e a Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança.

A Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária, alterou a Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, designadamente o quadro regulamentar relativo à investigação de segurança de acidentes e incidentes ferroviários, introduzindo alterações no sentido de permitir uma maior abrangência e eficácia das investigações, o que determina a necessidade de alteração do Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, a fim de proceder à transposição para o direito interno das alterações introduzidas pela nova diretiva.

Entre as novas medidas instituídas salienta-se a clarificação da definição de acidente grave e o alargamento da definição de incidente, que deixa de estar exclusivamente vinculada a uma ocorrência relacionada com a exploração ferroviária, aumentando o leque de ocorrências passíveis de reporte e de investigação, reforçando, assim, o papel da prevenção na investigação de incidentes.

Destacam-se, igualmente, (i) a disposição explícita de os Estados-Membros garantirem uma adequada cooperação das entidades judiciais com a investigação de segurança, de tal forma que as necessidades das primeiras não prejudiquem os objetivos da última; (ii) a previsão da participação de investigadores de organismos homólogos de outros Estados-Membros, quando a ocorrência envolva veículos autorizados nesse Estado-Membro, conforme decorre da crescente interoperação dos veículos; (iii) o reconhecimento de que o processo de investigação é frequentemente moroso e complexo, não permitindo a publicação dos relatórios finais no prazo de um ano, devendo nesse caso ser publicado um balanço intermédio, pelo menos em cada data de aniversário do acidente ou incidente, que descreva de forma detalhada o andamento da investigação e os problemas de segurança eventualmente detetados.

A aprovação do presente decreto-lei decorre da necessidade de se ajustar disposições que, tendo em conta a experiência adquirida, permitam um processo de investigação mais eficaz, designadamente tornando mais claras e reforçando competências e direitos de acesso dos investigadores do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários.

O Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, por opção do legislador nacional, alargou o âmbito de atuação, embora condicionado, do organismo nacional de investigação de acidentes também aos sistemas ferroviários fora da aplicação da Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004. Todavia, a exclusão, até aqui feita, de alguns sistemas de metropolitanos ligeiros de superfície, de caminhos de ferro ligeiros e de elétricos, impede que sejam recolhidos ensinamentos relevantes para a segurança desses sistemas e do transporte ferroviário, em geral.

Por esse motivo, passam a estar incluídos no âmbito do presente decreto-lei todos os sistemas ferroviários de forma geral, competindo ao organismo de investigação a decisão quanto à investigação dos acidentes e incidentes neles ocorridos.

Foram ouvidos a Comissão Nacional de Proteção de Dados, o Conselho Superior da Magistratura e o Conselho Superior do Ministério Público.



Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 60/2020, de 13 de outubro, e nos termos das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária, no que se refere a investigações de segurança a acidentes e incidentes, e procede à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 114/2009, de 18 de maio, e 151/2014, de 13 de outubro.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro

Os artigos 2.º a 10.º, 12.º, 15.º e 16.º do Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

1 — [...]

a) *[Anterior alínea b).]*

b) 'Acidente grave', qualquer colisão ou descarrilamento de veículo ferroviário que tenha por consequência, no mínimo, um morto ou cinco ou mais feridos graves, ou danos graves no material circulante, na infraestrutura ou no ambiente e qualquer outro acidente semelhante com as mesmas consequências que tenha um impacto manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança;

c) 'Agência Ferroviária da União Europeia', a agência criada pelo Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016;

d) *[Anterior alínea g).]*

e) 'Danos graves', danos cujo custo possa ser imediatamente avaliado pelo organismo responsável pela investigação de segurança num total de pelo menos dois milhões de euros;

f) 'Incidente', qualquer ocorrência, distinta de acidente ou acidente grave, que afete a segurança das operações ferroviárias;

g) 'Investigação de segurança', o processo levado a cabo exclusivamente com vista à prevenção de acidentes e incidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a extração de conclusões, incluindo a determinação das causas e, se for caso disso, a formulação de recomendações em matéria de segurança;

h) 'Investigador de segurança', a pessoa que, sob orientação do investigador responsável, investiga um acidente ou incidente;

i) 'Investigador responsável', a pessoa responsável pela organização, condução e controlo de uma investigação de segurança.

2 — Para efeitos das alíneas a) e b) do número anterior, os acidentes dividem-se nas seguintes categorias:

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...]

Artigo 3.º

[...]

1 — O presente decreto-lei aplica-se à investigação de segurança de acidentes e incidentes no transporte ferroviário que ocorram em território nacional, cuja competência seja, nos termos do Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março, do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF), sem prejuízo das competências próprias das autoridades judiciais e dos órgãos de polícia criminal.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior constituem transporte ferroviário, para além do caminho de ferro pesado, outros sistemas guiados sobre carris, designadamente os metropolitanos, os metropolitanos ligeiros de superfície, os sistemas de caminho de ferro ligeiro, os elétricos e os funiculares.

3 — Quando não seja possível determinar em que Estado-Membro ocorreu o acidente ou incidente, ou o mesmo ocorra numa instalação situada na fronteira ou junto à fronteira, cabe ao GPIAAF, em articulação com os organismos de investigação de segurança envolvidos, determinar qual deles dirige a investigação, ou se a mesma é realizada em cooperação.

4 — Nos casos previstos no número anterior, quando a direção da investigação não seja cometida ao GPIAAF este tem o dever de decidir se participa, ou não, na investigação.

5 — Nos casos previstos no n.º 3, se a direção da investigação ficar a cargo do GPIAAF, o outro organismo de investigação de segurança tem o direito de nela participar e de partilhar os seus resultados.

6 — Quando ocorram em território nacional acidentes ou incidentes envolvendo empresas ferroviárias estabelecidas ou licenciadas noutros Estados-Membros ou um veículo registado ou mantido noutros Estados-Membros, deve o GPIAAF, se aplicável, convidar os organismos competentes desses Estados-Membros a participar na investigação.

Artigo 4.º

[...]

1 — [...]

2 — A obrigatoriedade referida no número anterior não se aplica aos acidentes graves que envolvam a colisão de pessoas ou as colisões com veículos não ferroviários ocorridas em partes da infraestrutura de metropolitanos ligeiros de superfície e de sistemas de caminho de ferro ligeiro e elétricos que não sejam sítio próprio do transporte ferroviário, ou que sejam partilhadas por outros modos de transporte e não correspondam à definição de passagem de nível, competindo ao GPIAAF a decisão sobre a investigação, tendo em consideração os ensinamentos de segurança para o sistema ferroviário a recolher da investigação.

3 — Para além dos acidentes graves, o GPIAAF pode investigar acidentes e incidentes que, em circunstâncias diferentes, poderiam ter conduzido a acidentes graves, incluindo deficiências técnicas dos subsistemas de caráter estrutural ou dos componentes de interoperabilidade do Sistema Ferroviário da União Europeia e dos restantes sistemas de transporte ferroviário abrangidos pelo n.º 2 do artigo anterior.

4 — Cabe ao GPIAAF decidir sobre a realização de uma investigação de segurança a acidente ou incidente do tipo referido no número anterior, devendo ter em conta na sua decisão os ensinamentos expectáveis para a segurança e:

a) [Anterior alínea a) do n.º 3.]

b) [Anterior alínea b) do n.º 3.]

c) O impacto do acidente ou incidente na segurança ferroviária;

d) Os pedidos dos gestores das infraestruturas, das empresas ferroviárias, da Autoridade Nacional de Segurança ou de outros Estados-Membros da União Europeia.



5 — (*Anterior n.º 4.*)

6 — O GPIAAF deve informar a Agência Ferroviária da União Europeia da decisão de dar início a uma investigação de segurança relativa ao caminho de ferro pesado, no prazo de sete dias a contar da decisão, indicando a data, a hora e o local da ocorrência, bem como o seu tipo e consequências em termos de vítimas mortais e de danos corporais e materiais.

7 — A investigação de segurança prevista nos n.ºs 1 e 3 não tem por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades, é independente e ocorre sem prejuízo de eventuais processos judiciais ou administrativos que visem apurar culpas ou imputar responsabilidades.

Artigo 5.º

[...]

1 — Imediatamente após a notificação de um acidente ou incidente, o chefe de equipa multidisciplinar da área de transporte ferroviário do GPIAAF designa um investigador responsável pela investigação.

2 — O chefe de equipa referido no número anterior pode, se tal se tornar necessário, e por proposta do investigador responsável, designar investigadores de segurança, constituindo uma comissão de investigação, sob a orientação do investigador responsável.

3 — [...]

4 — Em caso de impedimento do investigador responsável nomeado, ou quando a gestão operacional do GPIAAF o justifique, pode o chefe de equipa referido no n.º 1 nomear outro investigador responsável em sua substituição.

Artigo 6.º

[...]

1 — [...]

a) Determinar as ações necessárias à investigação de segurança, em articulação com o chefe de equipa referido no n.º 1 do artigo anterior;

b) (*Revogada.*)

c) Assegurar que a investigação de segurança é conduzida de acordo com os procedimentos estabelecidos no GPIAAF, os quais devem refletir as normas e práticas recomendadas pela Comissão Europeia e as que resultem dos métodos e princípios comuns elaborados em conjunto pelos organismos de investigação de segurança de acidentes e incidentes ferroviários da União Europeia;

d) Efetuar o levantamento imediato dos indícios e a recolha controlada de destroços ou componentes para fins de exame ou análise, salvo decisão de autoridade judiciária ou do órgão de polícia criminal em contrário;

e) Investigar todas as circunstâncias em que ocorreu o acidente ou incidente, incluindo aquelas que podem não estar diretamente a ele ligadas, mas que se entenda serem de particular importância para a segurança;

f) Propor ao chefe de equipa, referido no n.º 1 do artigo anterior, a colaboração de organizações estrangeiras de investigação de acidentes ou outras organizações especializadas;

g) [...]

h) Solicitar às autoridades judiciárias ou aos órgãos de polícia criminal a realização de testes de alcoolemia e despistagem de estupefacientes e substâncias psicotrópicas nas pessoas envolvidas no acidente;

i) Solicitar às autoridades judiciárias ou aos órgãos de polícia criminal a identificação das testemunhas já ouvidas por aqueles;

j) [...]

l) Partilhar com as autoridades judiciárias ou com os órgãos de polícia criminal as provas recolhidas;



m) [...]

n) [...]

o) Solicitar às autoridades judiciárias ou aos órgãos de polícia criminal, sem prejuízo da investigação criminal, a conservação, custódia e vigilância do local e destroços, e a autorização para efetuar o mais rapidamente possível os exames e estudos necessários relativamente às pessoas e vestígios materiais de qualquer espécie, relacionados com o acidente;

p) Ouvir depoimentos de pessoas envolvidas e de testemunhas de acidentes ou incidentes, podendo notificá-las por escrito para comparecerem, com a faculdade de, em caso de falta injustificada de comparecimento, requerer à autoridade judiciária a adoção das medidas previstas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 116.º do Código de Processo Penal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 78/87, de 17 de fevereiro, que se aplicam com as necessárias adaptações, devendo a notificação escrita conter informação sobre a referida faculdade;

q) [...]

2 — O investigador responsável coopera com a autoridade judiciária ou com o órgão de polícia criminal no sentido da preservação das provas, tendo acesso aos relatórios das autópsias dos membros da tripulação que tenham falecido no acidente ou venham a falecer posteriormente como consequência deste, bem como aos exames e aos resultados das colheitas de amostras, efetuadas em trabalhadores ferroviários e nos corpos das vítimas, e a qualquer outra informação relevante de posse destas autoridades.

3 — [...]

4 — [...]

5 — As competências atribuídas ao investigador responsável podem ser delegadas nos membros da comissão de investigação constituída nos termos do disposto no n.º 2 do artigo anterior.

Artigo 7.º

[...]

1 — No exercício das suas competências, aos investigadores do GPIAAF deve ser facultado, com a maior brevidade possível:

a) Acesso imediato ao local do acidente ou incidente, bem como ao material circulante envolvido, à infraestrutura em causa e às instalações de controlo do tráfego e da sinalização, e a qualquer outro local com interesse para a investigação que seja acessível ao público, ou, não o sendo, cujo acesso seja autorizado pela autoridade judiciária.

b) Acesso imediato a uma listagem de provas e à possibilidade de proceder à remoção controlada de destroços do material circulante e de instalações ou componentes da infraestrutura para efeitos de exame ou análise;

c) Acesso ilimitado ao conteúdo dos aparelhos de registo e dos equipamentos de bordo para registo das mensagens verbais e do funcionamento do sistema de sinalização e de controlo de tráfego, prevendo-se a possibilidade de utilização desses conteúdos;

d) [...]

e) [...]

f) Acesso a qualquer informação ou registo relevante na posse do gestor da infraestrutura, das empresas ferroviárias envolvidas, das entidades de manutenção, dos prestadores de serviços, do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), e de qualquer outra entidade relevante para a investigação;

g) Acesso a imagens de videovigilância que sejam relevantes para a investigação, que estejam na posse do gestor da infraestrutura, das empresas ferroviárias envolvidas, das entidades de manutenção, dos prestadores de serviços ou do IMT, I. P., e, mediante autorização da autoridade judiciária competente, as que estejam na posse de qualquer outra entidade ou pessoa;

h) O direito de inquirir o pessoal ferroviário envolvido no acidente ou incidente e outras testemunhas.



2 — Os investigadores do GPIAAF, no acesso aos locais e instalações relevantes para o exercício das suas competências, devem encontrar-se devidamente identificados, através de cartão com fotografia ou de outra credencial adequada.

3 — Nas situações em que investigadores de segurança de organismos congéneres de outros Estados-Membros convidados participem numa investigação de segurança em território nacional, nos termos dos n.ºs 3 a 6 do artigo 3.º, cabe ao GPIAAF assegurar a sua credenciação, através de cartão com fotografia ou documento adequado, bem como assegurar os mesmos direitos de acesso previstos para os investigadores do GPIAAF, sob a orientação do investigador responsável.

4 — Os investigadores concluem as suas investigações no local do acidente no mais curto prazo possível, por forma a dar ao gestor da infraestrutura a possibilidade de a repor em condições e a abrir aos serviços de transporte ferroviário com a maior brevidade.

Artigo 8.º

[...]

1 — São de notificação obrigatória ao GPIAAF todos os acidentes e incidentes verificados no território português, exceto quanto aos verificados em elétricos e funiculares em exploração em contexto rodoviário urbano, aos quais esta notificação só se aplica no caso de acidentes graves.

2 — A obrigação de notificação compete aos operadores ferroviários, ao gestor da infraestrutura ferroviária e ao IMT, I. P.

3 — A notificação deve ser feita imediatamente após a ocorrência, não podendo exceder:

a) Uma hora, no caso de acidentes graves, de acidentes que consistam em colisões ou descarrilamentos, de acidentes em passagens de nível, e de ocorrências que envolvam comboios que transportem matérias perigosas;

b) 48 horas, nas restantes ocorrências.

4 — A notificação deve fornecer todas as informações disponíveis e ser atualizada à medida que fiquem disponíveis quaisquer informações em falta.

5 — As autoridades policiais e militares presentes em acidentes e incidentes ocorridos sob a sua jurisdição devem remeter ao GPIAAF, no prazo máximo de 20 dias úteis, cópia das participações elaboradas ou, na impossibilidade desse envio, relatório detalhado das mesmas.

6 — O pessoal de bordo ou, na sua indisponibilidade, o operador ferroviário envolvido no acidente ou incidente, deve elaborar, no prazo de 24 horas, um relatório da ocorrência, contendo os factos, condições e circunstâncias relacionadas com o acidente ou incidente.

7 — (Anterior n.º 6.)

8 — O GPIAAF deve decidir no prazo máximo de dois meses, após a receção da notificação do acidente ou incidente em questão, se abre ou não a investigação de segurança, sem prejuízo de dever desenvolver, no menor prazo possível após a notificação, a recolha de evidências relativas à infraestrutura e ao material circulante que considere necessária para instruir essa decisão, com vista a minimizar eventual impacto no serviço ferroviário.

Artigo 9.º

[...]

1 — O GPIAAF não deve divulgar os documentos constantes do processo de investigação de segurança, salvo a autoridade judiciária ou a órgão de polícia criminal, a pedido destes.

2 — [...]

3 — [...]

4 — O depoimento de testemunhas de qualquer acidente ou incidente, no âmbito da investigação de segurança, é confidencial quanto à identidade das testemunhas e visa unicamente os objetivos da referida investigação, podendo ser utilizados depoimentos gravados.

5 — O investigador responsável e os investigadores de segurança, em especial, e, de um modo geral, todo o pessoal do GPIAAF ou sob sua orientação estão, em caso de existência de

processo penal paralelo, sujeitos ao segredo de justiça relativamente a todos os factos que tenham vindo ao seu conhecimento em virtude de colaboração com as autoridades judiciais e os órgãos de polícia criminal.

6 — Os factos referidos no número anterior que ainda estejam sujeitos ao segredo de justiça e que devam constar dos relatórios elaborados pelo investigador responsável e pelos investigadores de segurança só podem ser divulgados após autorização da autoridade judiciária competente.

Artigo 10.º

Estatuto da investigação de segurança e sua condução

1 — A investigação de segurança tem natureza de urgência sobre outras atividades, devendo ser realizada no mais curto prazo possível.

2 — O investigador responsável e os investigadores designados para a realização das investigações de segurança detêm os necessários poderes de autoridade no exercício das suas funções, designadamente nas previstas nas alíneas c) a e) do n.º 1 do artigo 6.º e no n.º 1 do artigo 7.º

3 — [...]

4 — [...]

5 — Para efeitos do dever de informação a que se refere n.º 3, devem ser considerados como partes interessadas o gestor da infraestrutura, as empresas ferroviárias em questão, a autoridade nacional de segurança ferroviária, a Agência Ferroviária da União Europeia, as entidades exploradoras dos sistemas guiados, quando não se trate de caminho de ferro pesado, as vítimas e os seus familiares, os proprietários de bens danificados, os fabricantes, os serviços de urgência médica competentes, bem como os representantes dos trabalhadores e dos utilizadores.

Artigo 12.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — As entidades destinatárias das recomendações de segurança devem tomar as medidas necessárias para garantir que essas recomendações são devidamente tidas em conta e, se for caso disso, aplicadas, devendo o GPIAAF ser informado, pelo menos semestralmente, das medidas tomadas ou previstas na sequência da comunicação da recomendação.

Artigo 15.º

[...]

1 — Os custos decorrentes das peritagens técnicas e da reconstituição de acidentes e incidentes, no âmbito da investigação de segurança, são da responsabilidade do gestor da infraestrutura ou dos operadores, consoante a natureza da peritagem técnica ou reconstituição solicitada.

2 — Quando o GPIAAF, por razões de andamento da investigação de segurança, tiver de assumir o pagamento dos custos referidos no número anterior é reembolsado das quantias pagas pelo gestor da infraestrutura ou pelo operador, consoante o caso.

3 — [...]

Artigo 16.º

[...]

1 — A violação das disposições dos n.ºs 1 a 4 do artigo 8.º constitui contraordenação punível com coima de € 1000 a € 3740, quando se trate de pessoa singular, e de € 2500 a € 15 000, quando se trate de pessoa coletiva.



2 — Quando se tratar de incidente previsto no n.º 3 do artigo 4.º os limites referidos no número anterior são reduzidos para metade.

3 — [...]

4 — O incumprimento dentro do prazo legal do reembolso previsto no n.º 3 do artigo anterior, ainda que por negligência, constitui contraordenação punível com coima, graduável entre a décima parte e metade da quantia do reembolso em falta, mas nunca inferior a € 500 nem superior a € 5000.»

Artigo 3.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro

São aditados ao Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, na sua redação atual, os artigos 8.º-A, 8.º-B e 11.º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 8.º-A

Cooperação entre a investigação de segurança e o procedimento criminal

1 — As autoridades judiciais, os órgãos de polícia criminal e os investigadores de segurança devem atuar em colaboração mútua na recolha de vestígios e na identificação de provas, no sentido de assegurarem a eficácia das investigações, para que todos tenham acesso às informações e às provas relevantes no mais breve prazo possível.

2 — As entidades referidas no número anterior, quando presentes no local do acidente ou incidente, devem providenciar para que sejam tomadas medidas de imediato, sem prejuízo das operações de salvamento, nomeadamente:

- a) Isolamento e guarda do local do acidente;
- b) Afastamento de pessoas estranhas às investigações;
- c) Identificação das testemunhas e recolha das primeiras declarações prestadas voluntariamente, tendo em vista os objetivos da investigação de segurança;
- d) Verificação, exame, recolha de vestígios e identificação de provas nos eventuais destroços e corpos das vítimas, antes da sua remoção.

3 — Compete ao investigador responsável a implementação das medidas cautelares necessárias para assegurar os meios de prova que exijam especiais conhecimentos técnicos, incluindo a obtenção do conteúdo dos aparelhos de registo do material circulante e dos equipamentos para registo das mensagens verbais e do funcionamento do sistema de sinalização e de controlo de tráfego, sem prejuízo das medidas cautelares determinadas por órgão de polícia criminal nos termos da lei processual penal.

4 — O investigador responsável deve comunicar às autoridades judiciais e aos órgãos de polícia criminal as partes ou componentes do material circulante, da infraestrutura ou das instalações técnicas que, para efeitos da investigação, se torne necessário não deslocar ou desmontar, até ser efetuada peritagem mais detalhada por técnicos especializados.

5 — A desmontagem e colheita de peças ou documentos e restantes diligências necessárias à determinação das causas do acidente, realizadas nos termos do n.º 3, devem ser comunicadas à autoridade judicial e ao órgão de polícia criminal.

6 — A cooperação entre a investigação de segurança e o procedimento criminal não prejudica os respetivos objetivos e independência.

Artigo 8.º-B

Proteção do local do acidente e do material circulante

1 — Coexistindo inquérito de segurança e procedimento criminal, o investigador responsável articula-se com as autoridades judiciais e com os órgãos de polícia criminal a operar na depen-



dência destas, garantindo a harmonização e a melhor sequenciação de procedimentos, a fim de evitar que uma investigação inviabilize ou dificulte a outra, nomeadamente pela não preservação dos locais ou pela contaminação da prova.

2 — É vedada a terceiros a retirada de quaisquer elementos ou a modificação do estado do local onde tenha ocorrido um acidente cuja notificação não possa exceder uma hora, nos termos da alínea a) do n.º 3 do artigo 8.º, bem como a manipulação ou deslocação de material circulante ou seus elementos, sem autorização do investigador responsável, mediante prévio acordo da autoridade judiciária, salvo por imposição de ações de salvamento ou segurança das populações.

3 — Compete aos órgãos de polícia criminal, ao gestor da infraestrutura e aos operadores ferroviários assegurar o cumprimento do disposto no número anterior.

4 — Ao investigador responsável compete decidir formas adicionais de proteção do local do acidente, sem prejuízo da competência dos órgãos de polícia criminal prevista na lei processual penal.

5 — O investigador responsável determina o local para onde o material circulante e os componentes da infraestrutura devem ser deslocados para prosseguimento da investigação, salvo decisão em contrário da autoridade judiciária ou do órgão de polícia criminal.

6 — O material circulante e os componentes da infraestrutura envolvidos em acidente referido no n.º 2 não podem ser objeto de reparação ou de qualquer tipo de manutenção sem que tenham sido libertados pelo investigador responsável nos termos do número seguinte.

7 — Ao investigador responsável compete decidir, no menor tempo possível, e parcelarmente, se necessário para minimizar constrangimentos no serviço ferroviário, a libertação do material circulante e dos componentes da infraestrutura quando já não sejam necessários à investigação, após prévia autorização da autoridade judiciária.

Artigo 11.º-A

Relatório

1 — As investigações de segurança são objeto de relatórios, cuja forma depende do tipo ou gravidade do acidente ou incidente e da importância das conclusões, em que constem os objetivos da investigação e, se for caso disso, recomendações de segurança.

2 — O relatório final deve ser elaborado seguindo a estrutura determinada pelo ato de execução da Comissão Europeia, aplicável à matéria, e em conformidade com os métodos e princípios comuns elaborados em conjunto pelos organismos de investigação de segurança de acidentes e incidentes ferroviários da União Europeia.

3 — O relatório deve proteger o anonimato das pessoas envolvidas no acidente ou incidente e não deve ser utilizado para outros fins que não a melhoria da segurança, nomeadamente o apuramento de culpas ou responsabilidades.

4 — Compete ao diretor do GPIAAF homologar o relatório, dá-lo a conhecer ao membro do Governo responsável pela área das infraestruturas e enviá-lo para as entidades referidas no n.º 5 do artigo anterior e para a Agência Ferroviária da União Europeia, bem como a todos os interessados que possam beneficiar das suas conclusões em matéria de segurança, sem prejuízo do disposto no artigo 9.º

5 — O GPIAAF deve publicar o relatório final no menor prazo possível, não devendo ultrapassar 12 meses após a data da ocorrência.

6 — Se o relatório final não puder ser publicado no prazo de 12 meses, o GPIAAF apresenta um balanço intermédio, pelo menos em cada data de aniversário do acidente, descrevendo de forma detalhada o andamento da investigação e os problemas de segurança eventualmente detetados.

7 — O GPIAAF publica, até 30 de setembro, um relatório anual sobre as investigações de segurança efetuadas no ano anterior, as recomendações de segurança formuladas e as medidas tomadas em conformidade com essas recomendações, do qual dá conhecimento à Agência Ferroviária da União Europeia.»



Artigo 4.º

Republicação

1 — É republicado, em anexo ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, o Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, com a redação introduzida pelo presente decreto-lei.

2 — Para efeitos de republicação, onde se lê «Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários», «GISAF», «Agência Ferroviária Europeia» e «inquérito» ou «investigação técnica» deve ler-se, respetivamente, «Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários», «GPIAAF», «Agência Ferroviária da União Europeia» e «investigação de segurança».

Artigo 5.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 27 de novembro de 2020. — *António Luís Santos da Costa* — *Berta Ferreira Milheiro Nunes* — *João Rodrigo Reis Carvalho Leão* — *Francisca Eugénia da Silva Dias Van Dunem* — *Pedro Nuno de Oliveira Santos*.

Promulgado em 2 de dezembro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 3 de dezembro de 2020.

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

ANEXO

(a que se refere o artigo 4.º)

Republicação do Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade, e que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho, de 29 de julho, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação de segurança.

Artigo 2.º

Definições

1 — Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Acidente», um acontecimento súbito, indesejado ou involuntário, ou uma cadeia de acontecimentos dessa natureza com consequências danosas;

b) «Acidente grave», qualquer colisão ou descarrilamento de veículo ferroviário que tenha por consequência, no mínimo, um morto ou cinco ou mais feridos graves, ou danos graves no material



circulante, na infraestrutura ou no ambiente e qualquer outro acidente semelhante com as mesmas consequências que tenha um impacto manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança;

c) «Agência Ferroviária da União Europeia», a agência criada pelo Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho;

d) «Causas», as ações, omissões, eventos ou condições, ou a sua combinação, que conduziram ao acidente ou incidente;

e) «Danos graves», danos cujo custo possa ser imediatamente avaliado pelo organismo responsável pela investigação de segurança num total de pelo menos dois milhões de euros;

f) «Incidente», qualquer ocorrência, distinta de acidente ou acidente grave, que afete a segurança das operações ferroviárias;

g) «Investigação de segurança», o processo levado a cabo exclusivamente com vista à prevenção de acidentes e incidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a extração de conclusões, incluindo a determinação das causas e, se for caso disso, a formulação de recomendações em matéria de segurança;

h) «Investigador de segurança», a pessoa que, sob orientação do investigador responsável, investiga um acidente ou incidente;

i) «Investigador responsável», a pessoa responsável pela organização, condução e controlo de uma investigação de segurança.

2 — Para efeitos das alíneas a) e b) do número anterior, os acidentes dividem-se nas seguintes categorias:

a) Colisões;

b) Descarrilamentos;

c) Acidentes em passagens de nível;

d) Acidentes com pessoas provocados por material circulante em movimento;

e) Incêndios; e

f) Outros.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei aplica-se à investigação de segurança de acidentes e incidentes no transporte ferroviário que ocorram em território nacional, cuja competência seja, nos termos do Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março, do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF), sem prejuízo das competências próprias das autoridades judiciais e dos órgãos de polícia criminal.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior constituem transporte ferroviário, para além do caminho de ferro pesado, outros sistemas guiados sobre carris, designadamente, os metropolitanos, os metropolitanos ligeiros de superfície, os sistemas de caminho de ferro ligeiro, os elétricos e os funiculares.

3 — Quando não seja possível determinar em que Estado-Membro ocorreu o acidente ou incidente, ou o mesmo ocorra numa instalação situada na fronteira ou junto à fronteira, cabe ao GPIAAF, em articulação com os organismos de investigação de segurança envolvidos, determinar qual deles dirige a investigação, ou se a mesma é realizada em cooperação.

4 — Nos casos previstos no número anterior, quando a direção da investigação não seja cometida ao GPIAAF este tem este o dever de decidir se participa, ou não, na investigação.

5 — Nos casos previstos no n.º 3, se a direção da investigação ficar a cargo do GPIAAF, o outro organismo de investigação de segurança tem o direito de nela participar e de partilhar os seus resultados.

6 — Quando ocorram em território nacional acidentes ou incidentes envolvendo empresas ferroviárias estabelecidas ou licenciadas noutros Estados-Membros ou um veículo registado ou

mantido noutros Estados-Membros, deve o GPIAAF, se aplicável, convidar os organismos competentes desses Estados-Membros a participar na investigação.

Artigo 4.º

Obrigatoriedade de realizar a investigação

1 — Qualquer acidente grave ocorrido no transporte ferroviário abrangido pelo artigo anterior deve ser objeto de uma investigação de segurança com o objetivo de aumentar a segurança ferroviária e prevenir acidentes.

2 — A obrigatoriedade referida no número anterior não se aplica aos acidentes graves que envolvam a colisão de pessoas ou as colisões com veículos não ferroviários ocorridas em partes da infraestrutura de metropolitano ligeiros de superfície e de sistemas de caminho de ferro ligeiro e elétricos que não sejam sítio próprio do transporte ferroviário, ou que sejam partilhadas por outros modos de transporte e não correspondam à definição de passagem de nível, competindo ao GPIAAF a decisão sobre a investigação, tendo em consideração os ensinamentos de segurança para o sistema ferroviário a recolher da investigação.

3 — Para além dos acidentes graves, o GPIAAF pode investigar acidentes e incidentes que, em circunstâncias diferentes, poderiam ter conduzido a acidentes graves, incluindo deficiências técnicas dos subsistemas de caráter estrutural ou dos componentes de interoperabilidade do Sistema Ferroviário da União e dos restantes sistemas de transporte ferroviário abrangidos pelo n.º 2 do artigo 3.º

4 — Cabe ao GPIAAF decidir sobre a realização de uma investigação de segurança a acidente ou incidente do tipo referido no número anterior, devendo ter em conta na sua decisão os ensinamentos expectáveis para a segurança e:

- a) A gravidade do acidente ou incidente;
- b) Se a ocorrência faz parte de uma série de acidentes ou incidentes relevantes para o sistema no seu todo;
- c) O impacto do acidente ou incidente na segurança ferroviária;
- d) Os pedidos dos gestores das infraestruturas, das empresas ferroviárias, da Autoridade Nacional de Segurança ou de outros Estados-Membros da União Europeia.

5 — A decisão de realização de uma investigação de segurança deve determinar o âmbito e os procedimentos a adotar na sua realização, tendo em conta os princípios de eficiência e celeridade, os objetivos, assim como os ensinamentos que se espera retirar do acidente ou incidente para o reforço da segurança.

6 — O GPIAAF deve informar a Agência Ferroviária da União Europeia da decisão de dar início a uma investigação de segurança relativa ao caminho de ferro pesado, no prazo de sete dias a contar da decisão, indicando a data, a hora e o local da ocorrência, bem como o seu tipo e consequências em termos de vítimas mortais e de danos corporais e materiais.

7 — A investigação de segurança prevista nos n.ºs 1 e 3 não tem por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades, é independente e ocorre sem prejuízo de eventuais processos judiciais ou administrativos que visem apurar culpas ou imputar responsabilidades.

Artigo 5.º

Comissão de investigação

1 — Imediatamente após a notificação de um acidente ou incidente, o chefe de equipa multidisciplinar da área de transporte ferroviário do GPIAAF designa um investigador responsável pela investigação.

2 — O chefe de equipa referido no número anterior pode, se tal se tornar necessário, e por proposta do investigador responsável, designar investigadores de segurança, constituindo uma comissão de investigação, sob a orientação do investigador responsável.

3 — O investigador responsável, no exercício das suas funções, pode estabelecer os contactos que se tornem necessários com qualquer autoridade e seus agentes, assim como trocar informações e receber a colaboração de organismos e entidades públicas ou privadas, seja qual for a sua nacionalidade.

4 — Em caso de impedimento do investigador responsável nomeado, ou quando a gestão operacional do GPIAAF o justifique, pode o chefe de equipa referido no n.º 1 nomear outro investigador responsável em sua substituição.

Artigo 6.º

Competências do investigador responsável

1 — Ao investigador responsável compete:

a) Determinar as ações necessárias à investigação de segurança, em articulação com o chefe da equipa referido no n.º 1 do artigo anterior;

b) *(Revogada.)*

c) Assegurar que a investigação de segurança é conduzida de acordo com os procedimentos estabelecidos no GPIAAF, os quais devem refletir as normas e práticas recomendadas pela Comissão Europeia e as que resultem dos métodos e princípios comuns elaborados em conjunto pelos organismos de investigação de segurança de acidentes e incidentes ferroviários da União Europeia;

d) Efetuar o levantamento imediato dos indícios e a recolha controlada de destroços ou componentes para fins de exame ou análise, salvo decisão de autoridade judiciária ou do órgão de polícia criminal em contrário;

e) Investigar todas as circunstâncias em que ocorreu o acidente ou incidente, incluindo aquelas que podem não estar diretamente a ele ligadas, mas que se entenda serem de particular importância para a segurança;

f) Propor ao chefe de equipa, referido no n.º 1 do artigo anterior, a colaboração de organizações estrangeiras de investigação de acidentes ou outras organizações especializadas;

g) *(Revogada.)*

h) Solicitar às autoridades judiciárias ou aos órgãos de polícia criminal a realização de testes de alcoolemia e despistagem de estupefacientes e substâncias psicotrópicas nas pessoas envolvidas no acidente;

i) Solicitar às autoridades judiciárias ou aos órgãos de polícia criminal a identificação das testemunhas já ouvidas por aqueles;

j) Solicitar às autoridades e agentes da proteção civil o acompanhamento das operações como garantia da segurança de pessoas e bens;

l) Partilhar com as autoridades judiciárias ou com os órgãos de polícia criminal as provas recolhidas;

m) Solicitar ao organismo responsável pela meteorologia a preparação de relatório da situação meteorológica e da informação meteorológica disponível na altura do acidente ou incidente;

n) Solicitar à autoridade responsável pela segurança ferroviária toda a informação de que esta disponha sobre infraestruturas, pessoal, material, operadores e procedimentos ferroviários com interesse para a investigação, incluindo os relativos a certificados e licenças, bem como qualquer informação ferroviária relevante;

o) Solicitar às autoridades judiciárias ou aos órgãos de polícia criminal, sem prejuízo da investigação criminal, a conservação, custódia e vigilância do local e destroços, e a autorização para efetuar o mais rapidamente possível os exames e estudos necessários relativamente às pessoas e vestígios materiais de qualquer espécie, relacionados com o acidente;

p) Ouvir depoimentos de pessoas envolvidas e de testemunhas de acidentes ou incidentes, podendo notificá-las por escrito para comparecerem, com a faculdade de, em caso de falta injustificada de comparecimento, requerer à autoridade judiciária a adoção das medidas previstas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 116.º do Código de Processo Penal, que se aplicam com as necessárias adaptações, devendo a notificação escrita conter informação sobre a referida faculdade;

q) Solicitar ao gestor da infraestrutura e aos operadores ferroviários relatórios sobre o estado da infraestrutura e do material circulante, respetivamente, cuja informação é considerada relevante para efeitos da investigação.

2 — O investigador responsável coopera com a autoridade judiciária ou órgão de polícia criminal competente no sentido da preservação das provas, tendo acesso aos relatórios das autópsias dos membros da tripulação que tenham falecido no acidente ou venham a falecer posteriormente como consequência deste, bem como aos exames e aos resultados das colheitas de amostras, efetuadas em trabalhadores ferroviários e nos corpos das vítimas, e a qualquer outra informação relevante de posse destas autoridades.

3 — As entidades mencionadas nos números anteriores devem fornecer ao investigador responsável as informações referidas, salvaguardadas que estejam as necessidades impostas pelo segredo de justiça e as próprias da investigação criminal.

4 — Se o investigador responsável encontrar, no decurso da investigação de segurança, indícios passíveis de infração criminal, deve proceder à sua denúncia imediata.

5 — As competências atribuídas ao investigador responsável podem ser delegadas nos membros da comissão de investigação constituída nos termos do disposto no n.º 2 do artigo anterior.

Artigo 7.º

Direito de acesso

1 — No exercício das suas competências, aos investigadores do GPIAAF deve ser facultado, com a maior brevidade possível:

a) Acesso imediato ao local do acidente ou incidente, bem como ao material circulante envolvido, à infraestrutura em causa e às instalações de controlo do tráfego e da sinalização, e a qualquer outro local com interesse para a investigação que seja acessível ao público, ou, não o sendo, cujo acesso seja autorizado pela autoridade judiciária;

b) Acesso imediato a uma listagem de provas e à possibilidade de proceder à remoção controlada de destroços do material circulante e de instalações ou componentes da infraestrutura para efeitos de exame ou análise;

c) Acesso ilimitado ao conteúdo dos aparelhos de registo e dos equipamentos de bordo para registo das mensagens verbais e do funcionamento do sistema de sinalização e de controlo de tráfego, prevendo-se a possibilidade de utilização desses conteúdos;

d) Acesso aos resultados do exame dos corpos das vítimas;

e) Acesso aos resultados dos exames efetuados ao pessoal de bordo e outro pessoal ferroviário envolvido no acidente ou incidente;

f) Acesso a qualquer informação ou registo relevante na posse do gestor da infraestrutura, das empresas ferroviárias envolvidas, das entidades de manutenção, dos prestadores de serviços, do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.) e de qualquer outra entidade relevante para a investigação;

g) Acesso a imagens de videovigilância que sejam relevantes para a investigação;

h) O direito de inquirir o pessoal ferroviário envolvido no acidente ou incidente e outras testemunhas.

2 — Os investigadores do GPIAAF, no acesso aos locais e instalações relevantes para o exercício das suas competências, devem encontrar-se devidamente identificados, através de cartão com fotografia ou de outra credencial adequada.

3 — Nas situações em que investigadores de segurança de organismos congéneres de outros Estados-Membros convidados participem numa investigação de segurança em território nacional, nos termos dos n.ºs 3 a 6 do artigo 3.º, cabe ao GPIAAF assegurar a sua credenciação, através de cartão com fotografia ou documento adequado, bem como assegurar os mesmos direitos de acesso previstos para os investigadores do GPIAAF, sob a orientação do investigador responsável.



4 — Os investigadores concluem as suas investigações no local do acidente no mais curto prazo possível, por forma a dar ao gestor da infraestrutura a possibilidade de a repor em condições e a abrir aos serviços de transporte ferroviário com a maior brevidade.

Artigo 8.º

Notificação do acidente ou incidente

1 — São de notificação obrigatória ao GPIAAF todos os acidentes e incidentes verificados no território português, exceto quanto aos verificados em elétricos e funiculares em exploração em contexto rodoviário urbano, aos quais esta notificação só se aplica no caso de acidentes graves.

2 — A obrigação de notificação compete aos operadores ferroviários, ao gestor da infraestrutura ferroviária e ao IMT, I. P.

3 — A notificação deve ser feita imediatamente após a ocorrência, não podendo exceder:

a) Uma hora, no caso de acidentes graves, de acidentes que consistam em colisões ou descarrilamentos, de acidentes em passagens de nível, e de ocorrências que envolvam comboios que transportem matérias perigosas;

b) 48 horas, nas restantes ocorrências.

4 — A notificação deve fornecer todas as informações disponíveis e ser atualizada à medida que fiquem disponíveis quaisquer informações em falta.

5 — As autoridades policiais e militares presentes em acidentes e incidentes ocorridos sob a sua jurisdição devem remeter ao GPIAAF, no prazo máximo de 20 dias úteis, cópia das participações elaboradas ou, na impossibilidade desse envio, relatório detalhado das mesmas.

6 — O pessoal de bordo ou, na sua indisponibilidade, o operador ferroviário envolvido no acidente ou incidente, deve elaborar, no prazo de 24 horas, um relatório da ocorrência, contendo os factos, condições e circunstâncias relacionadas com o acidente ou incidente.

7 — No caso de incapacitação física ou mental, os elementos do pessoal de bordo devem fazer o seu depoimento logo que a respetiva condição física ou mental o permita.

8 — O GPIAAF deve decidir no prazo máximo de dois meses, após a receção da notificação do acidente ou incidente em questão, se abre ou não a investigação de segurança, sem prejuízo de dever desenvolver, no menor prazo possível após a notificação, a recolha de evidências relativas à infraestrutura e ao material circulante que considere necessária para instruir essa decisão, com vista a minimizar eventual impacto no serviço ferroviário.

Artigo 8.º-A

Cooperação entre a investigação de segurança e o procedimento criminal

1 — As autoridades judiciais, os órgãos de polícia criminal e os investigadores de segurança devem atuar em colaboração mútua na recolha de vestígios e na identificação de provas, no sentido de assegurarem a eficácia das investigações, para que todos tenham acesso às informações e às provas relevantes no mais breve prazo possível.

2 — As entidades referidas no número anterior, quando presentes no local do acidente ou incidente, devem providenciar para que sejam tomadas medidas de imediato, sem prejuízo das operações de salvamento, nomeadamente:

a) Isolamento e guarda do local do acidente;

b) Afastamento de pessoas estranhas às investigações;

c) Identificação das testemunhas e recolha das primeiras declarações prestadas voluntariamente, tendo em vista os objetivos da investigação de segurança;

d) Verificação, exame, recolha de vestígios e identificação de provas nos eventuais destroços e corpos das vítimas, antes da sua remoção.



3 — Compete ao investigador responsável a implementação das medidas cautelares necessárias para assegurar os meios de prova que exijam especiais conhecimentos técnicos, incluindo a obtenção do conteúdo dos aparelhos de registo do material circulante e dos equipamentos para registo das mensagens verbais e do funcionamento do sistema de sinalização e de controlo de tráfego, sem prejuízo das medidas cautelares determinadas por órgão de polícia criminal nos termos da lei processual penal.

4 — O investigador responsável deve comunicar às autoridades judiciais e aos órgãos de polícia criminal as partes ou componentes do material circulante, da infraestrutura ou das instalações técnicas que, para efeitos da investigação, se torne necessário não deslocar ou desmontar, até ser efetuada peritagem mais detalhada por técnicos especializados.

5 — A desmontagem e colheita de peças ou documentos e restantes diligências necessárias à determinação das causas do acidente, realizadas nos termos do n.º 3, devem ser comunicadas à autoridade judicial e ao órgão de polícia criminal.

6 — A cooperação entre a investigação de segurança e o procedimento criminal não prejudica os respetivos objetivos e independência.

Artigo 8.º-B

Proteção do local do acidente e do material circulante

1 — Coexistindo inquérito de segurança e procedimento criminal, o investigador responsável articula-se com as autoridades judiciais e com os órgãos de polícia criminal a operar na dependência destas, garantindo a harmonização e a melhor sequenciação de procedimentos, a fim de evitar que uma investigação inviabilize ou dificulte a outra, nomeadamente pela não preservação dos locais ou pela contaminação da prova.

2 — É vedada a terceiros a retirada de quaisquer elementos ou a modificação do estado do local onde tenha ocorrido um acidente cuja notificação não possa exceder uma hora, nos termos da alínea a) do n.º 3 do artigo 8.º, bem como a manipulação ou deslocação de material circulante ou seus elementos, sem autorização do investigador responsável, mediante prévio acordo da autoridade judicial, salvo por imposição de ações de salvamento ou segurança das populações.

3 — Compete aos órgãos de polícia criminal, ao gestor da infraestrutura e aos operadores ferroviários assegurar o cumprimento do disposto no número anterior.

4 — Ao investigador responsável compete decidir formas adicionais de proteção do local do acidente, sem prejuízo da competência dos órgãos de polícia criminal prevista na lei processual penal.

5 — O investigador responsável determina o local para onde o material circulante e os componentes da infraestrutura devem ser deslocados para prosseguimento da investigação, salvo decisão em contrário da autoridade judicial ou do órgão de polícia criminal.

6 — O material circulante e os componentes da infraestrutura envolvidos em acidente referido no n.º 2 não podem ser objeto de reparação ou de qualquer tipo de manutenção sem que tenham sido libertados pelo investigador responsável nos termos do número seguinte.

7 — Ao investigador responsável compete decidir, no menor tempo possível, e parcelarmente, se necessário para minimizar constrangimentos no serviço ferroviário, a libertação do material circulante e dos componentes da infraestrutura quando já não sejam necessários à investigação, após prévia autorização da autoridade judicial.

Artigo 9.º

Dever de sigilo

1 — O GPIAAF não deve divulgar os documentos constantes do processo de investigação de segurança, salvo a autoridade judicial ou órgão de polícia criminal, a pedido destes.

2 — Os referidos documentos constam do relatório final apenas quando forem necessários à análise do acidente ou incidente.

3 — As partes dos documentos que não forem relevantes para a análise não são divulgadas.



4 — O depoimento de testemunhas de qualquer acidente ou incidente, no âmbito da investigação de segurança, é confidencial quanto à identidade das testemunhas e visa unicamente os objetivos da referida investigação, podendo ser utilizados depoimentos gravados.

5 — O investigador responsável e os investigadores de segurança, em especial, e, de um modo geral, todo o pessoal do GPIAAF ou sob sua orientação estão, em caso de existência de processo penal paralelo, sujeitos ao segredo de justiça relativamente a todos os factos que tenham vindo ao seu conhecimento em virtude de colaboração com a autoridade judiciárias e os órgãos de polícia criminal.

6 — Os factos referidos no número anterior que se mantiverem sujeitos a segredo de justiça só podem ser divulgados após autorização da autoridade judiciária competente, mesmo que devam constar dos relatórios elaborados pelo investigador responsável e pelos investigadores de segurança.

Artigo 10.º

Estatuto da investigação de segurança e sua condução

1 — A investigação de segurança tem natureza de urgência sobre outras atividades, devendo ser realizada no mais curto prazo possível.

2 — O investigador responsável e os investigadores designados para a realização de investigações de segurança, detêm os necessários poderes de autoridade no exercício das suas funções, designadamente nas previstas nas alíneas c) a e) do n.º 1 do artigo 6.º e no n.º 1 do artigo 7.º

3 — A investigação de segurança deve ser efetuada da forma mais aberta possível, permitindo que todas as partes e intervenientes nele participem dando pareceres e opiniões, devendo o GPIAAF manter informadas todas as partes interessadas durante a investigação, na medida em que tal não perturbe o normal desenvolvimento da mesma.

4 — Antes da elaboração do relatório a que se refere o artigo seguinte é realizada a audiência prévia das partes interessadas, a qual deve constar do relatório final.

5 — Para efeitos do dever de informação a que se refere o n.º 3, devem ser considerados como partes interessadas o gestor da infraestrutura, as empresas ferroviárias em questão, a autoridade nacional de segurança ferroviária, a Agência Ferroviária da União Europeia, as entidades exploradoras dos sistemas guiados, quando não se trate de caminho de ferro pesado, as vítimas e os seus familiares, os proprietários de bens danificados, os fabricantes, os serviços de urgência médica competentes, bem como os representantes dos trabalhadores e dos utilizadores.

Artigo 11.º

Relatórios e comunicações

(Revogado.)

Artigo 11.º-A

Relatório

1 — As investigações de segurança são objeto de relatórios, cuja forma depende do tipo ou gravidade do acidente ou incidente e da importância das conclusões, em que constem os objetivos da investigação e, se for caso disso, recomendações de segurança.

2 — O relatório final deve ser elaborado seguindo a estrutura determinada pelo ato de execução da Comissão Europeia, aplicável à matéria, e em conformidade com os métodos e princípios comuns elaborados em conjunto pelos organismos de investigação de segurança de acidentes e incidentes ferroviários da União Europeia.

3 — O relatório deve proteger o anonimato das pessoas envolvidas no acidente ou incidente e não deve ser utilizado para outros fins que não a melhoria da segurança, nomeadamente o apuramento de culpas ou responsabilidades.



4 — Compete ao diretor do GPIAAF homologar o relatório, dá-lo a conhecer ao membro do Governo responsável pela área das infraestruturas e enviá-lo para as entidades referidas no n.º 5 do artigo anterior, e para a Agência Ferroviária da União Europeia, bem como a todos os interessados que possam beneficiar das suas conclusões em matéria de segurança, sem prejuízo do disposto no artigo 9.º

5 — O GPIAAF deve publicar o relatório final no menor prazo possível, não devendo ultrapassar 12 meses após a data da ocorrência.

6 — Se o relatório final não puder ser publicado no prazo de 12 meses, o GPIAAF apresenta um balanço intermédio, pelo menos em cada data de aniversário do acidente, descrevendo de forma detalhada o andamento da investigação e os problemas de segurança eventualmente detetados.

7 — O GPIAAF publica, até 30 de setembro, um relatório anual sobre as investigações de segurança efetuadas no ano anterior, as recomendações de segurança formuladas e as medidas tomadas em conformidade com essas recomendações, do qual dá conhecimento à Agência Ferroviária da União Europeia.

Artigo 12.º

Recomendações de segurança

1 — As recomendações de segurança devem ser dirigidas à autoridade nacional de segurança ferroviária, à Agência Ferroviária da União Europeia e, se o caráter da recomendação assim o exigir, a outros organismos ou autoridades nacionais de outros Estados-Membros.

2 — Uma recomendação de segurança não constitui, em caso algum, presunção de culpa ou de responsabilidade, relativamente a um acidente ou incidente.

3 — As entidades destinatárias das recomendações de segurança devem tomar as medidas necessárias para garantir que essas recomendações são devidamente tidas em conta e, se for caso disso, aplicadas, devendo o GPIAAF ser informado, pelo menos semestralmente, das medidas tomadas ou previstas na sequência da comunicação da recomendação.

Artigo 13.º

Reabertura da investigação

No caso de surgirem factos novos ou indícios relevantes durante o período de 10 anos, decorridos após a homologação do relatório final, o GPIAAF deve reabrir a investigação.

Artigo 14.º

Preservação da documentação

O GPIAAF conserva a documentação respeitante à investigação de segurança pelo prazo de 10 anos, contados a partir da data de homologação do relatório final ou, se houver reabertura da investigação, a partir da data de homologação do relatório decorrente da reabertura.

Artigo 15.º

Responsabilidade pelos custos com as peritagens técnicas e reconstituições

1 — Os custos decorrentes das peritagens técnicas e da reconstituição de acidentes e incidentes, no âmbito da investigação de segurança, são da responsabilidade do gestor da infraestrutura ou dos operadores, consoante a natureza da peritagem técnica ou reconstituição solicitada.

2 — Quando o GPIAAF, por razões de andamento da investigação de segurança, tiver de assumir o pagamento dos custos referidos no número anterior é reembolsado das quantias pagas pelo gestor da infraestrutura ou pelo operador, consoante o caso.

3 — O gestor da infraestrutura ou o operador, consoante o caso, é notificado pelo GPIAAF para efetuar o reembolso previsto no número anterior no prazo de 90 dias a contar da data da notificação.



Artigo 16.º

Contraordenações

1 — A violação das disposições dos n.ºs 1 a 4 do artigo 8.º constitui contraordenação punível com coima de € 1000 a € 3740, quando se trate de pessoa singular, e de € 2500 a € 15 000, quando se trate de pessoa coletiva.

2 — Quando se tratar de incidente previsto no n.º 3 do artigo 4.º os limites referidos no número anterior são reduzidos para metade.

3 — A tentativa e a negligência são puníveis, sendo os limites das coimas referidos nos números anteriores reduzidos para metade.

4 — O incumprimento dentro do prazo legal do reembolso previsto no n.º 3 do artigo anterior, ainda que por negligência, constitui contraordenação punível com coima, graduável entre a décima parte e metade da quantia do reembolso em falta, mas nunca inferior a € 500 nem superior a € 5000.

Artigo 17.º

Competência

1 — O processamento das contraordenações compete ao GPIAAF e a aplicação das coimas ao seu diretor.

2 — As receitas provenientes das coimas revertem em 40 % para o GPIAAF e no restante para o Estado.

113784868



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 101-D/2020

de 7 de dezembro

Sumário: Estabelece os requisitos aplicáveis a edifícios para a melhoria do seu desempenho energético e regula o Sistema de Certificação Energética de Edifícios, transpondo a Diretiva (UE) 2018/844 e parcialmente a Diretiva (UE) 2019/944.

Em novembro de 2016, a Comissão Europeia apresentou o Pacote «Energia Limpa para todos os Europeus» (Pacote Energia Limpa), com vista ao estabelecimento do necessário enquadramento prático e normativo para a transição energética na década de 2021-2030 e para a criação da União da Energia e da Ação Climática na União Europeia e assegurando o cumprimento do Acordo de Paris sobre as alterações climáticas e o aquecimento global do planeta e, em simultâneo, a salvaguarda do crescimento económico e a criação de emprego, através da prioridade à eficiência energética, ao reforço da aposta nas energias provenientes de fontes renováveis e ao progressivo abandono de energia produzida a partir de combustíveis fósseis, com vista ao desenvolvimento de um sistema energético sustentável, concorrencial, competitivo, eficiente, seguro e descarbonizado até 2050.

O Pacote Energia Limpa inclui alterações à Diretiva 2010/31/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de maio de 2010 (Diretiva EPBD), relativa ao desempenho energético dos edifícios, que ora releva transpor para o ordenamento jurídico nacional. Os edifícios, ao serem responsáveis por 36 % das emissões totais de gases de efeito de estufa e por 40 % dos consumos energéticos da União Europeia, têm um potencial imenso de contribuição para o combate às alterações climáticas através de ganhos de eficiência, simultaneamente assegurando-se a redução dos consumos e emissões enquanto se aumentam os padrões de segurança e conforto dos seus utilizadores. Em consequência, a prioridade à eficiência energética como princípio basilar do Pacote Energia Limpa, bem como os instrumentos nacionais consubstanciados no Roteiro para a Neutralidade Carbónica até 2050, o Plano Nacional Energia e Clima 2030 e a Estratégia de Longo Prazo para a Renovação dos Edifícios definem ambiciosas metas para que o parque imobiliário passe a ter necessidades quase nulas de energia.

Destacam-se, no âmbito dos sistemas técnicos de aquecimento, arrefecimento ou ventilação, a imposição da realização de inspeções periódicas, com vista à avaliação fidedigna dos desempenhos e à identificação das eventuais oportunidades e medidas a adotar para a sua melhoria, medida que é prosseguida também, com as necessárias adaptações, para os sistemas energéticos. Quanto à mobilidade elétrica, preveem-se agora regras para a instalação de infraestruturas e de pontos de carregamento de veículos elétricos nos edifícios abrangidos, considerando o respetivo potencial para o objetivo, comunitário e nacional, da transição energética, mediante a determinação de um número mínimo dos referidos pontos e infraestruturas de carregamento a assegurar nos parques de estacionamento, em função da tipologia dos respetivos edifícios, assim como da sua localização e número de lugares disponíveis.

Para os edifícios com maiores necessidades energéticas preveem-se sistemas de automatização e controlo, tendo em conta o seu potencial para a racionalização dos respetivos consumos de energia mediante o funcionamento económico, seguro e eficiente, do ponto de vista energético, dos seus sistemas técnicos. Por acréscimo à determinação das características dos edifícios, e respetivos sistemas técnicos, cujo registo determina a sua obrigatória instalação, os sistemas de automatização e controlo devem assegurar a monitorização, o registo e a análise, contínua e comparativa, dos consumos de energia e da eficiência energética dos edifícios, com vista à recolha de informação sobre o seu efetivo ou potencial desempenho energético, assim como a comunicação e a interoperabilidade entre todos os sistemas técnicos, independentemente das respetivas diferenças.

Promovem-se ainda as alterações relevantes, identificadas com base na experiência adquirida, para rever o quadro normativo e regulamentar aplicável ao desempenho energético dos edifícios abrangidos com vista à solução dos problemas e dificuldades práticas colocadas ao cumprimento



dos objetivos de transformação e desenvolvimento de um parque edificado moderno e interligado com as redes energéticas e a mobilidade limpa, composto por edifícios, ou comunidades de edifícios, com níveis de conforto adequados ao contexto local e climático onde se inserem, assentes em tecnologias inteligentes e com um nível de desempenho elevado que permita satisfazer as necessidades dos seus ocupantes com um reduzido impacto energético.

Por fim, atendendo a importância do acesso efetivo e equitativo a mecanismos de financiamento como incentivos à concretização célere e efetiva dos objetivos estratégicos, estabelece-se que a concessão ou atribuição de medidas e incentivos financeiros para a renovação dos edifícios abrangidos, com específica incidência na melhoria do respetivo desempenho energético, processa-se em função das melhorias obtidas, ou do desempenho energético das soluções construtivas ou equipamentos utilizados, sem prejuízo da possibilidade de recurso a outro critério de decisão desde que transparente e proporcionado à finalidade em causa.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas, a Associação Nacional de Municípios Portugueses, a Ordem dos Arquitetos, a Ordem dos Engenheiros e a Associação dos Industriais da Construção Civil e Obras Públicas.

Foi promovida a audição do Conselho Nacional do Consumo, da Associação Portuguesa das Empresas dos Setores Térmico, Energético, Eletrónico e do Ambiente e da Ordem dos Engenheiros Técnicos.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei:

a) Estabelece os requisitos aplicáveis à conceção e renovação de edifícios, com o objetivo de assegurar e promover a melhoria do respetivo desempenho energético através do estabelecimento de requisitos aplicáveis à sua modernização e renovação;

b) Regula o Sistema de Certificação Energética dos Edifícios (SCE);

c) Transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva (UE) 2018/844 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, que altera a Diretiva 2010/31/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de maio de 2010, relativa ao desempenho energético dos edifícios, e a Diretiva 2012/27/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, sobre a eficiência energética;

d) Transpõe parcialmente para a ordem jurídica nacional a Diretiva (UE) 2019/944 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de junho de 2019, relativa a regras comuns para o mercado interno da eletricidade, e que altera a Diretiva 2012/27/UE;

e) Transpõe parcialmente para a ordem jurídica nacional a Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis;

f) Procede à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 56/2012, de 12 de março, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 55/2016, de 26 de agosto, e 108/2018, de 3 de dezembro, que aprova a orgânica da Agência Portuguesa do Ambiente, I. P.;

g) Procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 68-A/2015, de 30 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 64/2020, de 10 de setembro, que estabelece disposições em matéria de eficiência energética e produção em cogeração, transpondo a Diretiva 2012/27/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativa à eficiência energética.

Artigo 2.º**Âmbito de aplicação**

São abrangidos pelo presente decreto-lei:

- a) Os edifícios sujeitos à aplicação dos requisitos previstos no capítulo II;
- b) Os edifícios sujeitos à obrigação de certificação energética nos termos previstos no capítulo III.

Artigo 3.º**Definições**

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

- a) «Área útil de pavimento», o somatório das áreas de pavimento, medidas em planta pelo perímetro interior, de todos os espaços interiores úteis pertencentes ao edifício, com ocupação atual ou prevista e com necessidades de energia atuais ou previstas associadas ao aquecimento ou arrefecimento ambiente para conforto humano;
- b) «Consumo de energia em condições nominais», o consumo derivado da satisfação das necessidades de energia afetas a determinados usos nos edifícios, com vista à otimização dos níveis de saúde, conforto térmico e qualidade do ar interior dos seus ocupantes;
- c) «Edifício», a construção coberta, com paredes e pavimentos, destinada à utilização humana e com vista a propiciar condições de conforto térmico que, para efeitos do presente decreto-lei e sempre que aplicável, abrange as frações autónomas e as frações suscetíveis de utilização independente;
- d) «Edifício com necessidades quase nulas de energia», um edifício com um desempenho energético muito elevado, determinado através da metodologia mencionada no artigo seguinte, e no qual as necessidades de energia quase nulas ou muito pequenas são cobertas, em grande medida, por energia proveniente de fontes renováveis preferencialmente locais ou com origem nas proximidades do edifício, quando aquela não seja suficiente;
- e) «Edifício de comércio e serviços», o edifício, ou parte, licenciado ou que seja previsto licenciar para utilização em atividades de comércio, serviços ou similares;
- f) «Edifício de utilização mista», o edifício utilizado, em partes distintas, como edifício de habitação e edifício de comércio e serviços;
- g) «Edifício em ruínas», o edifício existente cujo nível de degradação da sua envolvente prejudica a utilização a que se destina, tal como comprovado por declaração da respetiva câmara municipal ou da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, no âmbito das respetivas atribuições, ou, no âmbito exclusivo da certificação energética, por declaração provisória do SCE emitida pelo PQ nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 20.º;
- h) «Edifício em tosco», o edifício sem revestimentos interiores nem sistemas técnicos instalados e de que se desconheçam ainda os detalhes de uso efetivo;
- i) «Edifício novo», o edifício cujo primeiro processo de licenciamento ou autorização de edificação tenha data de entrada do projeto de arquitetura junto das entidades competentes posterior à data de entrada em vigor do presente decreto-lei ou, no caso de isenção de controlo prévio, cujo primeiro projeto de arquitetura tenha data de elaboração posterior à data de entrada em vigor do presente decreto-lei;
- j) «Edifício renovado», o edifício existente que foi sujeito a obra de construção, reconstrução, alteração, ampliação, instalação ou modificação de um ou mais componentes;
- k) «Energias renováveis», a energia proveniente de fontes não fósseis renováveis, designadamente energia eólica, solar (térmica e fotovoltaica) e geotérmica, das marés, das ondas e outras formas de energia oceânica, hídrica, de biomassa, de gases dos aterros, de gases das instalações de tratamento de águas residuais, e biogás;
- l) «Entidade anunciadora», a entidade gestora de plataformas eletrónicas ou de sítios da Internet que disponibilizem espaço para a publicação de anúncios com vista à realização dos negócios jurídicos de transação de edifícios mencionados na alínea e) do n.º 1 do artigo 18.º, designadamente sítios na Internet de empresas de mediação imobiliária ou outras plataformas eletrónicas de pesquisa de edifícios;

m) «Envolvente do edifício», o conjunto dos elementos de um edifício que separam o seu espaço interior útil, dos espaços não úteis do exterior, do solo e de outros edifícios;

n) «Espaço interior útil», o espaço com condições de referência, que, para efeito de cálculo das necessidades energéticas, se pressupõe aquecido ou arrefecido de forma a manter uma temperatura interior de referência de conforto térmico, incluindo os espaços que, não sendo usualmente climatizados, tais como arrumos interiores, despensas, vestíbulos ou instalações sanitárias, devam ser considerados espaços com condições de referência;

o) «Espaço interior não útil», o espaço sem ocupação humana permanente atual ou prevista, e sem consumo de energia atual ou previsto associado ao aquecimento ou arrefecimento ambiente para conforto térmico, com exceção do espaço interior útil nos termos da alínea anterior;

p) «Grande Edifício de Comércio e Serviços» ou «GES», o edifício de comércio e serviços cuja área útil de pavimento, não considerando os espaços interiores não úteis, iguala ou ultrapassa 1000 m², ou 500 m² no caso de conjuntos comerciais, hipermercados, supermercados e piscinas cobertas;

q) «Grande renovação», a renovação em edifício em que se verifique que a estimativa do custo total da obra, compreendendo a totalidade das frações renovadas, nos casos aplicáveis, relacionada com os componentes, seja superior a 25 % do valor da totalidade do edifício, devendo ser considerado para o efeito o valor médio de construção, por metro quadrado, para efeitos dos artigos 39.º e 62.º do Código de Imposto Municipal sobre Imóveis;

r) «Pequeno Edifício de Comércio e Serviços» ou «PES», o edifício de comércio e serviços que não seja um GES, nos termos da alínea p);

s) «Perito qualificado» ou «PQ», o técnico com título profissional para o exercício da atividade de certificação energética, nos termos da Lei n.º 58/2013, de 20 de agosto, na sua redação atual;

t) «Portal SCE», a zona de um ou mais sítios agregados na Internet disponibilizado(s) e gerido(s) pela ADENE — Agência para a Energia (ADENE), contendo informação relativa ao SCE e ao registo e interação com os seus utilizadores, incluindo, pelo menos, um acesso ao público em geral disponibilizando serviços de pesquisa, designadamente de certificados energéticos e de técnicos do SCE, e um acesso reservado para elaboração e registo de documentos por utilizadores credenciados do SCE;

u) «Potência nominal», a potência térmica máxima que um equipamento pode fornecer para efeitos de aquecimento ou arrefecimento do ambiente, em condições de ensaio normalizadas;

v) «Potência nominal global», a potência correspondente ao somatório da potência nominal dos equipamentos instalados no edifício;

w) «Proprietário», o titular do direito de propriedade, abrangendo-se ainda neste conceito o titular de outro direito de gozo sobre um edifício desde que este, no caso dos edifícios de comércio e serviços, detenha o controlo dos sistemas de climatização, e respetivos consumos, e seja o credor contratual do fornecimento de energia, salvo verificando-se nova venda, dação em cumprimento, locação ou trespasse pelo titular do direito de propriedade;

x) «Sistema técnico», o equipamento técnico para a climatização de espaços, a ventilação, a água quente sanitária, a instalação fixa de iluminação, a automatização e o controlo do edifício, a produção de energia térmica ou elétrica no local e, quando aplicável, o seu armazenamento, as instalações de elevação, as infraestruturas de carregamento de veículos elétricos, ou a combinação destes, incluindo os que utilizem energia proveniente de fontes renováveis, de um edifício.

CAPÍTULO II

Metodologia de cálculo do desempenho energético e requisitos dos edifícios

SECÇÃO I

Metodologia de cálculo

Artigo 4.º

Metodologia de cálculo do desempenho energético dos edifícios

1 — A avaliação do desempenho energético dos edifícios é uma análise efetuada com base no consumo de energia calculado que reflete o consumo energético típico para o aquecimento e o



arrefecimento de espaços, a ventilação de espaços, a produção de água quente e a iluminação fixa, bem como outros sistemas técnicos dos edifícios, nos casos aplicáveis, expressa por um indicador numérico de utilização energia primária em kWh/(m².ano).

2 — A avaliação do desempenho energético dos edifícios é realizada, tendo em conta as necessidades de energia afetas a determinados usos, tais como o aquecimento e arrefecimento de espaços, a ventilação, a água quente sanitária, a iluminação, as quais são determinadas de modo a otimizar, direta ou indiretamente, os níveis de saúde, conforto térmico e qualidade do ar interior dos ocupantes dos edifícios.

3 — O desempenho energético do edifício é expresso através de um indicador numérico que representa a energia primária necessária para satisfazer as necessidades de energia referidas no número anterior e que tem em conta a energia proveniente de fontes renováveis fornecida ao edifício e a gerada e utilizada no mesmo.

4 — Para efeitos da avaliação do desempenho energético dos edifícios é estabelecida uma metodologia de cálculo, constante no Manual SCE, ao abrigo da qual será realizada a emissão de certificados energéticos, nos termos previstos no capítulo III.

5 — O Manual SCE é aprovado mediante despacho do diretor-geral da Direção-Geral de Energia e Geologia (DGE), a publicar até à data estabelecida no n.º 2 do artigo 46.º, devendo ser revisto no intervalo máximo de dois anos, ou sempre que alterações de natureza técnica ou regulamentar o justifique, e contém o conjunto de regras e orientações para a instrução, condução e conclusão dos processos de avaliação do desempenho energético dos edifícios, tendo em conta as especificidades dos edifícios abrangidos, que descreve as opções nacionais e integra os anexos das normas gerais ISO/EN relevantes para a sua aplicação.

SECÇÃO II

Requisitos dos edifícios

Artigo 5.º

Controlo prévio

1 — Os órgãos competentes no âmbito dos procedimentos de controlo prévio de operações urbanísticas de edificação, nos termos do Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação (RJUE), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, na sua redação atual, devem assegurar a verificação do cumprimento dos requisitos previstos na presente secção.

2 — O disposto no número anterior é aplicável, com as devidas adaptações, às operações urbanísticas de edificação promovidas pela Administração Pública, ou por concessionárias de obras ou serviços públicos, isentas de controlo prévio.

3 — Nas situações relativas a obras em edifícios sujeitos a renovação isentas de controlo prévio, o cumprimento dos requisitos aplicáveis deve ser assegurado pelo empreiteiro ou, quando este não exista, pelo técnico qualificado contratado pelo dono de obra, com base em documentação técnica que caracterize as soluções aplicadas.

SUBSECÇÃO I

Requisitos para os edifícios novos

Artigo 6.º

Edifícios novos

1 — Os edifícios novos devem ser edifícios com necessidades quase nulas de energia.

2 — Os edifícios novos, incluindo os seus componentes, estão sujeitos ao cumprimento dos requisitos previstos no n.º 4, por forma a alcançarem níveis de desempenho energético elevados e, por consequência, níveis ótimos de rentabilidade, sendo estes níveis revistos periodicamente em função dos resultados de análises de custo ótimo, a realizar com intervalos não superiores a cinco anos.

3 — Os requisitos previstos no presente artigo são estabelecidos num quadro de consideração integrada da envolvente e dos sistemas técnicos e visam promover o conforto ambiente, o comportamento térmico adequado, a eficiência e durabilidade dos sistemas técnicos, a boa gestão da energia e a utilização de fontes de energia renovável.

4 — São aplicáveis os seguintes requisitos:

a) Requisitos mínimos de desempenho energético relativos à envolvente dos edifícios, que visam, em particular, minimizar a ocorrência de patologias e limitar as necessidades de energia com vista à obtenção de condições interiores de conforto;

b) Requisitos relativos aos sistemas técnicos, variáveis em função de cada sistema técnico em concreto, que incidem, designadamente, no seguinte:

i) Desempenho energético geral, que avalia ou afeta o desempenho de um sistema técnico no seu todo;

ii) Dimensionamento adequado, com vista a garantir que os sistemas técnicos são adequados às necessidades e características do edifício, bem como às condições de utilização esperadas;

iii) Instalação correta, que incide na forma de instalar os sistemas para que estes funcionem do modo para que foram concebidos;

iv) Ajustamento adequado, que contempla as tarefas de teste e ajustamento aos sistemas técnicos, depois de instalados, para que funcionem em conformidade com as especificações definidas;

v) Controlo adequado, a fim de garantir que as capacidades de controlo exigidas aos sistemas técnicos estejam em conformidade com as especificações definidas.

5 — O cumprimento dos requisitos previstos no número anterior é assegurado pelos técnicos autores dos projetos, com as qualificações estabelecidas na Lei n.º 31/2009, de 3 de julho, na sua redação atual, nos termos da Portaria n.º 701-H/2008, de 29 de julho, e da Portaria n.º 113/2015, de 22 de abril, com exceção do disposto no n.º 3 do artigo anterior, nos seguintes termos:

a) Para os componentes envolvente opaca e envolvente envidraçada, no âmbito do projeto de arquitetura;

b) Para os componentes sistemas de ventilação, sistemas de climatização e sistemas de preparação de água quente, no âmbito do projeto de instalações, equipamentos e sistemas de aquecimento, ventilação e ar condicionado ou, no plano dos sistemas de preparação de água quente, no projeto de redes prediais de água e esgotos ou no projeto de instalações, equipamentos e sistemas de águas e esgotos;

c) Para o componente sistemas fixos de iluminação, no âmbito do projeto de instalações, equipamentos e sistemas elétricos ou do projeto de alimentação e distribuição de energia elétrica;

d) Para o componente sistemas de produção de energia elétrica, no âmbito do projeto de instalações, equipamentos e sistemas elétricos ou do projeto de alimentação e distribuição de energia elétrica;

e) Para o componente Sistemas de Automatização e Controlo do Edifício (SACE), no âmbito do projeto de sistemas de gestão técnica centralizada;

f) Para o componente instalações de elevação, no âmbito do projeto de instalações, equipamentos e sistemas de transporte ou do projeto de instalações eletromecânicas, incluindo as de transporte de pessoas e ou mercadorias;

g) Para o componente infraestruturas de carregamento de veículos elétricos, no âmbito do projeto de instalações, equipamentos e sistemas elétricos ou do projeto de alimentação e distribuição de energia elétrica.

6 — O reconhecimento das qualificações dos técnicos para a elaboração dos projetos previstos no número anterior é da competência das respetivas ordens profissionais.

7 — Para efeitos do disposto no n.º 5, os projetos devem detalhar as soluções adotadas em grau que possibilite a demonstração do cumprimento dos requisitos e a execução das soluções projetadas em obra, nos termos da portaria prevista no n.º 12.



8 — Sem prejuízo do disposto no n.º 5, a demonstração do cumprimento dos requisitos previstos no n.º 4 pode ser efetuado em outros tipos de projetos que venham a ser previstos em legislação setorial, sendo aplicável o disposto nos n.ºs 6 e 7.

9 — São estabelecidos os seguintes requisitos, cujo cumprimento é assegurado por PQ, nos termos previstos no capítulo III:

- a) Conforto térmico;
- b) Desempenho energético, que incluem:
 - i) Indicadores do uso de energia primária;
 - ii) Indicadores do uso de energia primária renovável;
 - iii) Classificação como edifício de necessidades quase nulas de energia;
 - iv) Classes de desempenho energético.

10 — Os edifícios de habitação estão sujeitos ao cumprimento dos requisitos previstos no número anterior e ainda dos requisitos aplicáveis aos seguintes componentes:

- a) Envolvente opaca;
- b) Envolvente envidraçada;
- c) Sistemas de ventilação;
- d) Sistemas de climatização;
- e) Sistemas de preparação de água quente;
- f) Sistemas de produção de energia elétrica;
- g) Instalações de elevação;
- h) Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos.

11 — Os edifícios de comércio e serviços estão sujeitos ao cumprimento dos requisitos previstos na alínea b) do n.º 9 e ainda dos requisitos aplicáveis aos seguintes componentes:

- a) Envolvente opaca;
- b) Envolvente envidraçada;
- c) Sistemas de ventilação;
- d) Sistemas de climatização;
- e) Sistemas de preparação de água quente;
- f) Sistemas fixos de iluminação;
- g) Sistemas de produção de energia elétrica;
- h) SACE;
- i) Instalações de elevação;
- j) Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos.

12 — Os requisitos previstos no n.º 4 são regulamentados por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da energia e da habitação, a aprovar até à data estabelecida no n.º 2 do artigo 46.º

13 — Os requisitos previstos no n.º 9 são regulamentados por despacho do diretor-geral da DGEG, a aprovar até à data estabelecida no n.º 2 do artigo 46.º

SUBSECÇÃO II

Edifícios sujeitos a renovação

Artigo 7.º

Renovações

1 — Os componentes renovados dos edifícios estão sujeitos ao cumprimento dos requisitos previstos nos n.ºs 4, 10 e 11 do artigo anterior.



2 — A avaliação do cumprimento dos requisitos é efetuada pelos técnicos autores dos projetos respetivos, sendo aplicável, com as necessárias adaptações, o disposto nos n.ºs 6 a 8 do artigo anterior.

3 — Nas renovações não sujeitas a controlo prévio aplica-se o disposto no n.º 3 do artigo 5.º

Artigo 8.º

Grandes renovações

Os edifícios objeto de grandes renovações encontram-se sujeitos ao cumprimento do disposto no artigo anterior e dos seguintes requisitos:

- a) Para os edifícios de habitação, aplicam-se os requisitos previstos no n.º 9 do artigo 6.º;
- b) Para os edifícios de comércio e serviços, aplicam-se os requisitos previstos na alínea b) do n.º 9 do artigo 6.º

SUBSECÇÃO III

Edifícios isentos

Artigo 9.º

Isenções e constrangimentos

1 — Estão isentos do cumprimento dos requisitos previstos no n.º 9 do artigo 6.º os edifícios unifamiliares quando constituam edifícios autónomos com área útil de pavimento igual ou inferior a 50 m².

2 — Estão isentos do cumprimento dos requisitos previstos nos artigos 6.º, 7.º e 8.º:

a) As instalações industriais, pecuárias ou agrícolas não residenciais e oficinas sem consumo de energia atual ou previsto associado ao aquecimento ou arrefecimento ambiente destinado ao conforto humano;

b) Os edifícios utilizados como locais de culto, nomeadamente igrejas, sinagogas, mesquitas e templos;

c) Os edifícios exclusivamente destinados a estacionamento não climatizados;

d) Os armazéns em que a presença humana, real ou prevista, não ocorra por mais de duas horas em cada dia ou não represente uma ocupação superior a 0,025 pessoas/m²;

e) Os edifícios classificados ou em vias de classificação nos termos do Decreto-Lei n.º 309/2009, de 23 de outubro, na sua redação atual, salvo reconhecimento da compatibilidade dos estudos, projetos, relatórios, obras ou intervenções, de acordo com o previsto no Decreto-Lei n.º 140/2009, de 15 de junho;

f) As situações que configuram constrangimentos técnicos, funcionais e económicos para o efeito, nos termos definidos na portaria prevista no n.º 12 do artigo 6.º

3 — Cabe ao técnico autor do projeto identificar e avaliar, de modo fundamentado, os constrangimentos referidos nas alíneas e) e f) do número anterior, devendo tais fundamentos constar do certificado energético a emitir por PQ, quando o mesmo seja exigível nos termos previstos no capítulo III.

4 — As isenções previstas nos n.ºs 1 e 2 são reconhecidas pela entidade competente para o licenciamento da operação urbanística.

SUBSECÇÃO IV

Outras obrigações associadas aos edifícios

Artigo 10.º

Instalação e manutenção dos sistemas técnicos

1 — Os sistemas técnicos dos edifícios devem ser projetados, instalados e operados de forma a possibilitarem as necessárias manutenções e a garantirem a necessária proteção da saúde humana.



2 — As instalações, substituições ou atualizações de sistemas técnicos em edifícios são efetuadas por técnicos qualificados para o efeito, em conformidade com o disposto na subalínea *iii*) da alínea *b*) do n.º 4 do artigo 6.º

3 — Os sistemas técnicos inseridos em GES que se encontrem em funcionamento devem dispor de plano de manutenção atualizado e adaptado às características dos sistemas técnicos abrangidos, que inclua as tarefas de manutenção a realizar, bem como, no caso de edifícios novos ou renovados, as premissas definidas em projeto.

4 — O plano de manutenção é elaborado por um técnico qualificado para o efeito e deve ter em conta as instruções dos fabricantes, a regulamentação ou normalização aplicável aos sistemas técnicos, as rotinas e boas práticas de manutenção e a garantia da proteção da saúde humana.

5 — Os sistemas técnicos previstos no n.º 3 devem ser acompanhados por um técnico qualificado para o efeito que assegure a sua correta manutenção ou supervisione as atividades realizadas nesse âmbito, articulando estas, quando aplicável, com outros técnicos devidamente habilitados para a sua execução.

6 — O plano de manutenção é submetido por um técnico qualificado para o efeito no Portal SCE, associado ao edifício no qual se encontram instalados os sistemas técnicos em causa, acompanhado do preenchimento de informação complementar, ficando acessível, por esta via, ao proprietário do edifício.

7 — Os resultados da execução do plano de manutenção são submetidos anualmente no Portal SCE.

8 — Os planos de manutenção previstos no n.º 3 são objeto de verificação de qualidade, nos termos previstos no artigo 27.º

9 — A informação relativa a manutenções efetuadas em sistemas técnicos instalados em PES pode ser submetida por um técnico qualificado para o efeito no Portal SCE em termos equivalentes aos previstos no n.º 5.

10 — O disposto nos n.ºs 3 a 7 e 9 é objeto de despacho do diretor-geral da DGEG, a publicar até à data estabelecida no n.º 2 do artigo 46.º

Artigo 11.º

Documentação de desempenho dos sistemas técnicos

1 — Verificando-se a instalação, substituição ou atualização de um sistema técnico do edifício, deve ser identificado o seu âmbito e avaliado o respetivo desempenho energético geral nos seguintes termos:

- a*) Da parte do sistema técnico que seja alterada;
- b*) De todo o sistema técnico, nos casos em que:

- i*) Seja instalado um novo sistema;
- ii*) Todo o sistema seja substituído;
- iii*) Uma parte, ou partes, do sistema seja alvo de uma atualização substancial que possa afetar significativamente o desempenho geral desse sistema.

2 — Os resultados da avaliação prevista no número anterior são documentados para efeitos de verificação do cumprimento dos requisitos mínimos previstos na alínea *b*) do n.º 4 do artigo 6.º e de evidência no âmbito da emissão de certificados energéticos prevista no capítulo III, nos termos referidos na portaria prevista no n.º 12 do artigo 6.º

3 — Tratando-se de um sistema técnico instalado num GES, a recolha e documentação previstas no número anterior e a sua submissão no Portal SCE deve ser feita por técnico qualificado para o efeito, ficando a mesma acessível, por esta via, ao proprietário do edifício.

4 — Tratando-se de um sistema técnico instalado num PES ou num edifício de habitação, a recolha e documentação previstas no n.º 2 são realizadas por técnico qualificado para o efeito, disponibilizando-a ao proprietário do edifício, podendo essa informação ser também submetida no Portal SCE ou em outra plataforma de registo das renovações que com aquela interopere.



5 — Nos casos previstos no número anterior, a informação pode também ser submetida diretamente pelo proprietário do edifício no Portal SCE, ou em outra plataforma de registo das renovações nos mesmos termos.

Artigo 12.º

Avaliações periódicas e monitorização de consumos energéticos dos edifícios

1 — Os GES que se encontrem em funcionamento estão sujeitos a avaliações periódicas com vista a determinar o seu desempenho energético e identificar oportunidades de melhoria, nos termos previstos no Manual SCE referido no n.º 5 do artigo 4.º e nos números seguintes.

2 — As avaliações periódicas dos GES são realizadas com um intervalo não superior a oito anos, devendo, no caso de GES novos, a primeira avaliação periódica ocorrer até ao fim do terceiro ano de funcionamento do edifício.

3 — Os resultados das avaliações periódicas são incluídos num relatório de avaliação de desempenho energético, cuja informação serve de suporte à emissão dos certificados energéticos, nos termos previstos no capítulo III.

4 — Os GES estão ainda sujeitos à monitorização anual dos seus consumos de energia com vista a avaliar a respetiva evolução, devendo estes consumos ser reportados ou acedidos anualmente em formato digital no Portal SCE, preferencialmente de forma automatizada através de referenciais unívocos, designadamente o código de ponto de entrega relativamente à eletricidade e o código universal da instalação relativamente ao gás natural.

5 — Os GES são obrigados a manter um nível mínimo de desempenho energético, sob pena de ficarem sujeitos à elaboração, submissão no Portal SCE e implementação, num prazo razoável, de um Plano de Melhoria do Desempenho Energético dos Edifícios (PDEE), nos termos a definir em despacho do diretor-geral da DGEG, a publicar até à data estabelecida no n.º 2 do artigo 46.º

6 — A informação decorrente de monitorização de consumos de energia de PES ou de edifícios de habitação pode ser submetida no Portal SCE, nos termos previstos no n.º 4, com as necessárias adaptações.

Artigo 13.º

Sistema de automatização e controlo do edifício

1 — Aos edifícios novos ou renovados, incluindo aos seus sistemas técnicos, são aplicáveis os requisitos respeitantes à automatização e controlo, conforme previsto no n.º 4 do artigo 6.º

2 — Os SACE são sistemas que englobam todos os produtos, programas informáticos e serviços de engenharia suscetíveis de contribuir para o funcionamento económico, seguro e eficiente do ponto de vista energético do sistema técnico do edifício através de comandos automáticos e de uma gestão manual mais fácil.

3 — Todos os edifícios de comércio e serviços que disponham de sistemas de aquecimento ou de sistemas de arrefecimento ou de sistemas combinados de aquecimento e ventilação ou de sistemas combinados de arrefecimento e ventilação com uma potência nominal global igual ou superior a 290 kW devem instalar os SACE até 31 de dezembro de 2025.

4 — Os SACE referidos no número anterior devem dispor de funcionalidades de monitorização do consumo de energia, análise da eficiência dos sistemas e de interoperabilidade nos termos definidos na portaria prevista no n.º 12 do artigo 6.º

5 — A instalação dos SACE nos termos do n.º 3 pode ser dispensada, mediante avaliação do técnico autor do projeto do SACE ou por PQ, perante a inviabilidade económica do retorno do investimento associado face às poupanças dos consumos de energia em condições nominais, nos termos da metodologia prevista no Manual SCE para o efeito.

Artigo 14.º

Eletromobilidade

1 — Aos edifícios novos ou sujeitos a grandes renovações são aplicáveis os requisitos respeitantes à infraestrutura de carregamento de veículos elétricos, conforme previsto no n.º 4 do artigo 6.º



2 — Todos os edifícios de comércio e serviços com mais de 20 lugares de estacionamento devem dispor, até 31 de dezembro de 2024, de dois pontos de carregamento, sendo aplicável o disposto no Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação atual.

3 — Estão isentos do disposto no número anterior:

a) Os edifícios que sejam propriedade e estejam ocupados por micro, pequenas e médias empresas devidamente certificadas nos termos da lei;

b) Os edifícios objeto de grandes renovações, quando o custo da instalação da infraestrutura de carregamento de veículos elétricos exceda 7 % do custo total das renovações, nos termos da metodologia prevista no Manual SCE para o efeito;

c) Os edifícios públicos objeto de grandes renovações, quando já disponham das necessárias infraestruturas de carregamento de veículos elétricos para o efeito.

4 — Os pontos de carregamento previstos no presente decreto-lei observam as especificações técnicas constantes do anexo II da Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, e normas técnicas conexas.

5 — Os requisitos referidos no n.º 1 são regulamentados pela portaria prevista no n.º 12 do artigo 6.º

Artigo 15.º

Inspeções a sistemas técnicos

1 — Os sistemas técnicos instalados em edifícios de habitação ou de comércio e serviços em funcionamento estão sujeitos a um regime de inspeções periódicas com vista a otimizar o seu desempenho em condições típicas de funcionamento.

2 — As inspeções são realizadas periodicamente, por técnico qualificado para o efeito.

3 — No final de cada inspeção é emitido um relatório com a seguinte informação:

a) Resultado da inspeção;

b) Recomendações para a melhoria do desempenho energético dos sistemas técnicos inspecionados.

4 — A definição dos sistemas técnicos previstos no n.º 1, a periodicidade e as condições de realização da inspeção nos termos do n.º 2 e o modelo de relatório previsto no número anterior são objeto de despacho do diretor-geral da DGEG, a publicar até à data estabelecida no n.º 2 do artigo 46.º

5 — O relatório de inspeção é submetido no Portal SCE pelo técnico qualificado, acompanhado do preenchimento de informação complementar, ficando acessível, por esta via ou por plataforma relacionada, ao proprietário do edifício.

6 — Os relatórios de inspeção dos sistemas técnicos são objeto de verificação de qualidade, nos termos previstos no artigo 27.º

7 — Estão isentos do disposto nos números anteriores os sistemas técnicos instalados em edifícios que disponham de SACE que cumpram o previsto no n.º 4 do artigo 13.º, em condições a definir no despacho previsto no n.º 4.

Artigo 16.º

Qualidade do ar interior

1 — Os edifícios novos ou renovados, incluindo os seus sistemas técnicos, são objeto de requisitos relativos à ventilação de espaços, conforme previsto no n.º 4 do artigo 6.º, com vista a assegurar uma adequada filtragem e renovação do ar.

2 — Todos os edifícios de comércio e serviços em funcionamento estão sujeitos a requisitos relacionados com a qualidade do ar interior, devendo ser assegurado o cumprimento de limiares de proteção e condições de referência, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3 — Os GES e os edifícios de comércio e serviços que abranjam creches, estabelecimentos de educação pré-escolar, estabelecimentos de ensino do primeiro ciclo do ensino básico e estruturas residenciais para pessoas idosas que se encontrem em funcionamento estão sujeitos a uma



avaliação simplificada anual de requisitos relacionados com a qualidade do ar interior, a realizar por técnicos de saúde ambiental.

4 — Para os efeitos do número anterior, os proprietários solicitam às entidades competentes pela fiscalização, nos termos do n.º 9, a verificação da conformidade dos resultados da avaliação simplificada anual, com vista à deteção de eventuais desconformidades no âmbito dos limiares de proteção e condições de referência.

5 — No âmbito da verificação da conformidade prevista nos termos e para os efeitos do número anterior também se inclui:

a) A recolha de indícios sobre uma situação de degradação da qualidade do ar interior, mediante o registo do incumprimento dos limiares de proteção e condições de referência dos requisitos objeto da avaliação simplificada anual, nos termos do n.º 3;

b) O incumprimento da obrigação da avaliação simplificada anual, nos termos do n.º 3;

c) O registo de reclamações ou de denúncias sobre a qualidade do ar interior.

6 — A verificação de desconformidades nos termos dos n.ºs 4 ou 5 vincula os proprietários a adotar as necessárias medidas para a sua regularização, mediante o cumprimento dos termos de relatório emitido para o efeito.

7 — As obrigações decorrentes dos n.ºs 3 a 6 devem constar de um registo atualizado e disponível para verificação, nos termos a definir em despacho do diretor-geral da DGEG e do diretor-geral da Saúde, a publicar até à data estabelecida no n.º 2 do artigo 46.º

8 — O disposto nos n.ºs 2 a 6 é regulamentado em portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da saúde e da energia, a aprovar até à data estabelecida no n.º 2 do artigo 46.º, sem prejuízo do disposto na Portaria n.º 353-A/2013, de 4 de dezembro, na sua redação atual.

9 — A fiscalização do cumprimento dos limiares de proteção de poluentes do ar interior, nos termos dos n.ºs 4 a 6 e das portarias referidas no número anterior, de acordo com as respetivas metodologias e condições de referência, compete às seguintes entidades em função das respetivas atribuições e competências relativamente aos edifícios referidos nos n.ºs 2 e 3 ou às atividades a que estão afetos:

a) Autoridade de Segurança Alimentar e Económica;

b) Autoridade para as Condições do Trabalho;

c) Inspeção-Geral das Atividades em Saúde;

d) Entidade Reguladora da Saúde;

e) Inspeção-Geral da Educação e Ciência;

f) Às câmaras municipais competentes em razão do território e respetivas entidades ou serviços municipais com competência de fiscalização.

10 — Pela avaliação da conformidade dos resultados da avaliação simplificada anual e pela fiscalização do cumprimento dos limiares de proteção de poluentes do ar interior, realizadas pelas câmaras municipais nos termos do n.º 4 e da alínea f) do número anterior, são devidas taxas, cujo respetivo lançamento, liquidação e cobrança compete às respetivas câmaras municipais.

11 — O disposto no presente artigo não prejudica o disposto na legislação especial que estabelece o regime de prevenção e controlo da doença dos legionários.

CAPÍTULO III

Certificação energética dos edifícios

Artigo 17.º

Objetivos

A certificação energética dos edifícios tem como objetivos:

a) Permitir a avaliação do desempenho energético dos edifícios e do cumprimento dos requisitos aplicáveis no momento da respetiva conceção ou renovação;

b) Servir de suporte à avaliação periódica do desempenho energético dos GES, com vista à identificação de oportunidades de melhoria;

c) Apoiar os consumidores previamente aos negócios jurídicos de transação de edifícios mencionados na alínea e) do n.º 1 do artigo seguinte, através da disponibilização de informação detalhada do desempenho energético e dos componentes do edifício, bem como das oportunidades de melhoria;

d) Apoiar os proprietários na identificação das oportunidades de melhoria dos edifícios e na implementação das mesmas;

e) Servir de elemento de suporte no acesso a instrumentos de financiamento, proporcionando a identificação do desempenho energético do edifício e das necessidades de melhoria, e, posteriormente, o acompanhamento, monitorização e validação da implementação das referidas medidas de melhoria;

f) Servir de elemento de suporte para a atribuição de benefícios fiscais, incentivando, designadamente, a implementação de medidas de melhoria, bem como a conceção ou renovação de edifícios com vista a atingir um elevado desempenho energético;

g) Constituir um contributo ou base para a agregação e disponibilização de informação sobre o edifício, seus consumos de energia e outras dimensões relacionadas com o uso eficiente de recursos com impacto no desempenho ambiental e na descarbonização do edificado.

Artigo 18.º

Obrigação de certificação energética dos edifícios

1 — Estão sujeitos ao cumprimento da obrigação de certificação energética:

a) A construção de edifícios novos, sem prejuízo de eventual isenção de controlo prévio nos termos do RJUE;

b) As grandes renovações de edifícios, sem prejuízo de eventual isenção de controlo prévio nos termos do RJUE;

c) Os GES, para efeito da avaliação periódica prevista no n.º 1 do artigo 12.º;

d) Os edifícios detidos e ocupados por uma entidade pública e frequentemente visitados pelo público que tenham uma área útil de pavimento superior a 250 m², com vista a demonstrar, a todo o tempo, o desempenho energético do edifício;

e) Os edifícios, no momento da respetiva venda, dação em cumprimento, locação ou trespasse, desde que este abranja a transmissão do espaço físico onde o estabelecimento se encontre instalado;

f) Os edifícios alvo de programas de financiamento para a melhoria do desempenho energético, sempre que a certificação energética constitua requisito para o efeito;

g) Os edifícios elegíveis para efeitos de acesso a benefícios fiscais, sempre que a certificação energética constitua requisito para o efeito.

2 — Excetuam-se do disposto no número anterior:

a) Os edifícios previstos no n.º 1 e nas alíneas a) a d) do n.º 2 do artigo 9.º;

b) As vendas ou as dações em cumprimento de edifícios a comproprietário, a locatário ou a entidade expropriante, quando decorrentes de processo executivo ou de insolvência, ou quando sejam efetuadas para a sua demolição total, sob condição da sua prévia confirmação pela entidade licenciadora competente;

c) As transmissões não onerosas, designadamente doações, legados e heranças;

d) As locações da residência habitual do senhorio por prazo inferior a quatro meses;

e) As locações a anterior locatário do edifício em momento imediatamente anterior ao novo negócio jurídico;

f) Os GES que não se encontrem em funcionamento, desde que não ocorra a sua venda, dação em cumprimento, locação ou trespasse após a entrada em vigor do presente decreto-lei;

g) Os edifícios em ruínas;



h) As infraestruturas militares e os edifícios sujeitos a regras de controlo e de confidencialidade, nomeadamente os afetos a forças e serviços de segurança ou a sistemas de informação;

i) Os edifícios de comércio e serviços inseridos em instalações sujeitas ao regime aprovado pelo Decreto-Lei n.º 71/2008, de 15 de abril, na sua redação atual.

3 — O disposto no n.º 1 não é prejudicado pelas dispensas de apresentação de certificações técnicas constantes do RJUE.

Artigo 19.º

Objeto da certificação energética dos edifícios

1 — A atividade de certificação energética deve ser realizada tendo em conta a constituição dos edifícios, a sua utilização e, quando aplicável, a abrangência dos sistemas técnicos, com vista à prossecução dos objetivos enunciados no artigo 17.º

2 — No que respeita à constituição dos edifícios, a certificação energética deve realizar-se para a menor unidade passível de utilização independente, nos termos seguintes:

a) Para prédios em propriedade total sem andares nem divisões suscetíveis de utilização independente, deve ser emitido um certificado energético para a totalidade do prédio;

b) Para prédios em propriedade total com andares ou divisões suscetíveis de utilização independente, deve ser emitido um certificado energético por cada andar ou divisão suscetível de utilização independente;

c) Para prédios em propriedade horizontal, deve ser emitido um certificado energético por cada fração autónoma.

3 — Sem prejuízo do disposto nas alíneas a) e b) do número anterior, estando em causa, comprovadamente, a atribuição de benefícios fiscais ou o acesso a instrumentos de financiamento, pode ser emitido um certificado energético para uma parte do prédio ou um único certificado energético para a totalidade do prédio, respetivamente.

4 — Os certificados energéticos são emitidos em conformidade com a informação constante da documentação legal relativa aos edifícios, nos seguintes termos:

a) Para edifícios de habitação, o certificado energético a emitir é do tipo «habitação»;

b) Para edifícios de comércio e serviços, o certificado energético a emitir é do tipo «comércio e serviços»;

c) Para edifícios de utilização mista, os certificados energéticos a emitir têm por base o tipo de utilização das frações, devendo ser emitidos conforme previsto nas alíneas anteriores.

5 — No caso de edifícios de comércio e serviços que disponham de sistemas de climatização centralizada, a certificação energética incide sobre a totalidade das frações abrangidas por este sistema, devendo ser emitido um único certificado energético.

Artigo 20.º

Tipos e conteúdo dos certificados energéticos

1 — Os certificados energéticos são documentos digitais, com número próprio, gerados e assinados digitalmente pelo Portal SCE com base na informação submetida pelo PQ em área de acesso reservado, para a certificação energética de um determinado edifício, caracterizando-o em termos de desempenho energético.

2 — No âmbito do SCE, são emitidos os seguintes tipos de certificados energéticos:

a) Pré-certificado energético, emitido para efeitos do disposto nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 18.º, antes do início da construção ou renovação dos edifícios ou da obtenção da respetiva licença ou autorização de construção;



b) Certificado energético, emitido para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 18.º, sendo que nos casos previstos nas respetivas alíneas a) e b) a emissão é efetuada no final da construção ou renovação dos edifícios, ou antes da obtenção da licença ou autorização de utilização;

c) Declaração provisória do SCE, emitida nas circunstâncias em que não é possível efetuar a avaliação do desempenho energético do edifício, mas cuja utilização seja requerida para prosseguir algum dos objetivos previstos no artigo 17.º

3 — Os certificados energéticos contêm a seguinte informação mínima:

- a) O desempenho energético do edifício e a sua classe energética;
- b) Medidas orientadas para a melhoria do desempenho energético, para a redução das necessidades de energia e para a otimização dos níveis de saúde, conforto e qualidade do ar interior, entre outras;
- c) Descrição dos componentes do edifício;
- d) Outras informações e indicadores.

4 — O restante conteúdo obrigatório dos certificados energéticos consta de despacho do diretor-geral da DGEG, a publicar até à data estabelecida no n.º 2 do artigo 46.º

5 — O pré-certificado energético e o certificado energético são considerados certificações técnicas para efeitos do disposto no n.º 8 do artigo 13.º do RJUE.

Artigo 21.º

Elementos e procedimentos necessários à emissão dos certificados energéticos

1 — Para efeitos da emissão e atualização dos certificados energéticos e sempre que aplicável e disponível, devem ser disponibilizados ao PQ os seguintes elementos de informação:

- a) Na construção de edifícios novos, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 18.º:
 - i) O projeto de arquitetura, estudos e projetos das especialidades;
 - ii) As telas finais, que correspondam, exatamente, à obra executada;
 - iii) O termo de responsabilidade do diretor de fiscalização ou diretor de obra, nos termos previstos no RJUE;
 - iv) As declarações de desempenho, fichas ou documentação técnica dos componentes do edifício, em cujo âmbito se inclui o relatório ou registo fotográfico de todas as soluções implementadas que não sejam passíveis de ser inspecionadas após a conclusão da obra;
 - v) Os resultados dos ensaios com vista à receção provisória da obra;
 - vi) A ficha técnica da habitação;
 - vii) A declaração do processo de certificação, assinada pelo proprietário ou respetivo mandatário.
- b) Nas grandes renovações de edifícios, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 18.º:
 - i) O disposto na alínea anterior;
 - ii) A caderneta predial;
 - iii) A certidão do registo predial;
 - iv) O certificado energético anterior, sempre que se trate de uma reemissão ou atualização.
- c) Nos GES, nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 18.º:
 - i) O disposto na subalínea vii) da alínea a);
 - ii) O disposto nas subalíneas ii) a iv) da alínea anterior;
 - iii) Os registos de manutenção dos sistemas técnicos;
 - iv) Os relatórios de inspeção dos sistemas técnicos, caso tenham sido elaborados;
 - v) O registo das renovações;
 - vi) O registo atualizado da qualidade do ar interior, previsto no n.º 7 do artigo 16.º



d) Nas situações previstas nas alíneas d) a g) do n.º 1 do artigo 18.º:

- i) O disposto nas subalíneas vi) e vii) da alínea a);
- ii) O disposto nas subalíneas ii) e iii) da alínea b);
- iii) O disposto nas subalíneas v) e vi) da alínea anterior.

2 — O disposto nos números anteriores não prejudica a possibilidade de disponibilização de elementos adicionais ao PQ, com vista a assegurar uma correspondência o mais fiel possível entre o certificado energético a emitir e a realidade construída.

3 — É obrigatória a realização pelo PQ de uma visita à obra ou ao edifício para efeitos de recolha da informação necessária à emissão do certificado energético, mediante o acesso a todos os espaços do edifício.

4 — Constitui condição de emissão dos certificados energéticos a comprovação, pelo PQ, da coerência entre os elementos recebidos e a realidade projetada ou construída através da visita referida no número anterior, bem como o cumprimento dos requisitos aplicáveis nos termos do presente decreto-lei, nos termos a definir em despacho do diretor-geral da DGEG, a publicar até à data estabelecida no n.º 2 do artigo 46.º

Artigo 22.º

Afixação e publicitação

1 — É obrigatória a afixação do certificado energético, ou de informação específica neste contida, nos GES e nos edifícios detidos por entidade pública nos termos, respetivamente, das alíneas c) e d) do n.º 1 do artigo 18.º

2 — Para os efeitos do número anterior, a primeira página do certificado energético, ou de modelo complementar produzido para o efeito, deve ser afixada na entrada do edifício e em local claramente visível para o público em geral, por forma a possibilitar a perceção da informação sobre o respetivo desempenho energético, designadamente a classe energética.

3 — Na publicitação da transação de edifício nos termos da alínea e) do n.º 1 do artigo 18.º, deve ser indicada a respetiva classe energética de forma harmonizada com a restante informação constante do anúncio.

4 — A ADENE disponibiliza um manual de normas gráficas para orientação do cumprimento do disposto nos números anteriores.

Artigo 23.º

Validade dos certificados energéticos

1 — O prazo de validade dos certificados energéticos varia consoante o tipo de certificado, o objeto da certificação energética e o estado do edifício, nos seguintes termos:

- a) Pré-certificados energéticos — 10 anos;
- b) Certificados energéticos — 10 anos;
- c) Certificados energéticos dos GES — 8 anos;
- d) Primeiros certificados energéticos dos GES, emitidos nos termos previstos nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 18.º — 3 anos;
- e) Certificados energéticos dos GES que se encontrem em funcionamento e que não disponham do plano de manutenção previsto no n.º 3 do artigo 10.º — 1 ano;
- f) Certificados energéticos de edifícios de comércio e serviços que não disponham do relatório de inspeção dos sistemas técnicos, quando obrigatório, nos termos previstos no artigo 15.º — 1 ano;
- g) Certificados energéticos dos edifícios em toco — 1 ano.

2 — O prazo de validade do certificado energético mencionado na alínea g) do número anterior é prorrogável, a pedido do respetivo titular junto da ADENE, por idêntico período até à instalação



dos componentes para o uso efetivo do edifício visado, após o qual deve ser emitido o certificado energético correspondente à respetiva categoria.

3 — Os certificados energéticos podem ser objeto de atualização durante a sua vigência sem que haja lugar ao alargamento do respetivo prazo de validade.

4 — São inválidos os certificados energéticos quando:

- a) Contenham marca de água, carimbo ou outro sinal que declare a sua invalidade ou a não produção de efeitos;
- b) Tenham ultrapassado o respetivo prazo de validade;
- c) Não se encontrem registados no Portal SCE;
- d) Exista outro certificado energético, para o mesmo edifício, com data de emissão posterior;
- e) Sejam emitidos com inobservância do disposto no n.º 3 do artigo 21.º;
- f) Contenham erros ou omissões detetados, nos termos do despacho do diretor-geral da DGEG previsto no n.º 1 do artigo 27.º

Artigo 24.º

Técnicos do Sistema de Certificação Energética dos Edifícios

1 — O acesso e exercício da atividade dos técnicos do SCE, as suas competências e o regime contraordenacional aplicável são regulados pela Lei n.º 58/2013, de 20 de agosto, na sua redação atual.

2 — As atividades dos técnicos do SCE são regulamentadas por portaria do membro do Governo responsável pela área da energia, a aprovar até à data estabelecida no n.º 2 do artigo 46.º

Artigo 25.º

Supervisão e fiscalização do Sistema de Certificação Energética dos Edifícios

Compete à DGEG a supervisão e fiscalização do funcionamento do SCE, e exercer as demais competências que lhe estão cometidas pelo presente decreto-lei.

Artigo 26.º

Gestão do Sistema de Certificação Energética dos Edifícios

1 — A gestão do SCE constitui atribuição da ADENE.

2 — Compete à ADENE:

- a) Realizar os exames e fazer o registo dos técnicos do SCE, nos termos da Lei n.º 58/2013, de 20 de agosto, na sua redação atual;
- b) Acompanhar a atividade e prestar apoio, técnico e administrativo, aos técnicos do SCE;
- c) Gerir o registo central dos certificados energéticos no Portal SCE, bem como da restante documentação produzida no âmbito do SCE ou em cumprimento de outras obrigações previstas no presente decreto-lei;
- d) Assegurar a qualidade da informação produzida no âmbito do SCE, bem como da informação submetida ou registada no Portal SCE em cumprimento de outras obrigações previstas no presente decreto-lei, nos termos do disposto no artigo seguinte;
- e) Definir e atualizar o conteúdo e modo de apresentação da informação e dos documentos submetidos ou registados no Portal SCE em cumprimento de obrigações previstas no presente decreto-lei, sem prejuízo das competências cometidas a outras entidades;
- f) Contribuir para a interpretação e aplicação uniformes dos procedimentos no âmbito do SCE e outros previstos no presente decreto-lei;
- g) Zelar pela disponibilização aos proprietários dos edifícios, por via digital, de todos os dados constantes do Portal SCE em relação aos seus edifícios e sistemas técnicos, nomeadamente do respetivo certificado energético;



h) Promover o SCE e incentivar a utilização dos seus dados, em conformidade com as disposições comunitárias e nacionais em matéria de proteção de dados e de estatística, com vista à melhoria da eficiência energética dos edifícios;

i) Dinamizar a criação, operacionalização e publicitação de sistemas de incentivo à eficiência energética nos edifícios, em particular a promoção de melhores classes de desempenho energético nos edifícios novos e a implementação das oportunidades de melhoria do desempenho identificadas nos certificados energéticos para edifícios existentes, em articulação com o Fundo Ambiental.

3 — O disposto no número anterior é regulamentado na portaria prevista no n.º 2 do artigo 24.º

Artigo 27.º

Verificação da qualidade

1 — A ADENE verifica a qualidade da informação produzida no âmbito do SCE através da análise dos dados registados pelos técnicos do SCE e identifica as eventuais situações de desconformidade dos processos efetuados pelos mesmos técnicos, com base em critérios de seleção e metodologias estabelecidos no despacho do diretor-geral da DGEG, a publicar até à data estabelecida no n.º 2 do artigo 46.º

2 — AADENE verifica ainda a qualidade da demais informação submetida e registada no Portal SCE, nos termos previstos no presente decreto-lei.

3 — AADENE pode colaborar com organismos públicos ou privados no exercício da atividade de verificação da qualidade prevista nos números anteriores.

4 — A ADENE pode restringir o acesso ao Portal SCE por parte dos técnicos do SCE, e outros utilizadores, sempre que as ações ou omissões destes afetem a qualidade no âmbito do SCE, nomeadamente por indisponibilidade ou falta de prestação de esclarecimentos solicitados, bem como na sequência de determinação da DGEG para o efeito.

Artigo 28.º

Registos no Sistema de Certificação Energética dos Edifícios

1 — Pelo registo no Portal SCE de certificados energéticos por parte dos PQ é devido o pagamento de determinados valores, cujo decorrente produto é repartido, anualmente, da seguinte forma:

- a) 87 % para a ADENE;
- b) 10 % para o Fundo Ambiental;
- c) 3 % para a DGEG.

2 — Os valores mencionados no número anterior, e os respetivos mecanismos de avaliação e atualização, são regulamentados na portaria prevista no n.º 2 do artigo 24.º

CAPÍTULO IV

Obrigações das entidades intervenientes

Artigo 29.º

Obrigações dos proprietários dos edifícios ou sistemas

1 — Constituem obrigações dos proprietários dos edifícios ou dos sistemas técnicos assegurar:

a) A obtenção dos pré-certificados energéticos e os certificados energéticos, nas situações previstas no presente decreto-lei;

- b) A contratação dos técnicos qualificados cuja atuação é prevista no presente decreto-lei;
- c) A entrega de cópia do certificado energético ou a disponibilização, por via digital, da informação relativa ao respetivo conteúdo ao comprador, locatário ou adquirente previamente à celebração de contrato-promessa de compra e venda, locação, dação em cumprimento e trespasse, secundada pela entrega da versão original, previamente à celebração do contrato definitivo;
- d) A detenção e obtenção dos meios para o cumprimento do plano de manutenção dos sistemas técnicos, nos termos previstos no n.º 3 do artigo 10.º;
- e) A disponibilização dos dados, no Portal SCE, relativos aos consumos de energia, nos termos previstos no n.º 4 do artigo 12.º;
- f) O cumprimento dos PDEE, nos termos previstos no n.º 5 do artigo 12.º;
- g) A instalação de SACE, nos termos do artigo 13.º;
- h) A instalação de pontos de carregamento de veículos elétricos, nos termos do artigo 14.º, sem prejuízo das isenções previstas no respetivo n.º 3;
- i) A realização das inspeções periódicas aos sistemas de climatização e ventilação, nos termos previstos no artigo 15.º, sem prejuízo da isenção prevista no respetivo n.º 7;
- j) O cumprimento dos requisitos da qualidade do ar interior, nos termos dos n.ºs 1 a 3 e 6 do artigo 16.º;
- k) Quando aplicável, o cumprimento da obrigação de solicitar a verificação da conformidade dos resultados da avaliação simplificada anual da qualidade do ar interior, nos termos do n.º 4 do artigo 16.º;
- l) A disponibilização, ao PQ, dos elementos de informação previstos no artigo 21.º;
- m) A afixação do certificado energético ou a indicação da classe energética, nos termos do artigo 22.º

2 — A obrigação prevista na alínea c) do número anterior é ainda aplicável aos pré-certificados energéticos quando existentes à data da realização dos negócios jurídicos enunciados.

3 — Para o efeito da alínea k) do n.º 1, o proprietário assegura o cumprimento das condições necessárias para a realização das diligências de verificação da conformidade dos resultados da avaliação simplificada anual da qualidade do ar interior.

Artigo 30.º

Obrigações das entidades responsáveis pelas operações urbanísticas

1 — Constituem obrigações das entidades responsáveis pelas operações urbanísticas:

- a) Controlar o cumprimento dos requisitos previstos no capítulo II, nos termos do artigo 5.º;
- b) Comunicar à DGEG, através do Portal SCE, a não apresentação de pré-certificado ou de certificado energético quando constitua requisito obrigatório para a operação em causa nos termos do presente decreto-lei.

2 — Para o efeito da alínea b) do número anterior, as entidades responsáveis pelas operações urbanísticas devem proceder à identificação do edifício em questão e do seu proprietário.

Artigo 31.º

Obrigações dos notários e das demais entidades com competência para a autenticação de documentos particulares

Constitui obrigação dos notários e das demais entidades com competência para a autenticação de documentos particulares consignar o número do certificado energético nos suportes documentais dos autos de outorga, respetivamente da escritura pública e do termo de autenticação dos negócios jurídicos de transação de edifícios mencionados na alínea e) do n.º 1 do artigo 18.º

Artigo 32.º**Obrigações das empresas de mediação imobiliária**

Constitui obrigação das empresas de mediação imobiliária indicar a classe energética do edifício em todos os anúncios publicados com vista à realização dos negócios jurídicos de transação de edifícios mencionados na alínea e) do n.º 1 do artigo 18.º, sendo aplicável o disposto no n.º 3 do artigo 22.º

Artigo 33.º**Obrigações das entidades anunciadoras**

Constituem obrigações das entidades anunciadoras:

- a) Não publicar ou retirar, quando haja sido publicado, qualquer anúncio publicado sem a indicação da classe energética do edifício com vista à realização dos negócios jurídicos de transação dos edifícios mencionados na alínea e) do n.º 1 do artigo 18.º;
- b) Integrar, nas respetivas plataformas eletrónicas e sítios na Internet de suporte aos anúncios mencionados na alínea anterior, ferramenta e serviço para interoperar com o Portal SCE com vista a validar a informação relacionada com a certificação energética dos edifícios publicitados, designadamente a classe energética.

CAPÍTULO V**Apoio à renovação de edifícios****Artigo 34.º****Incentivos financeiros**

1 — Os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da energia podem estabelecer, por portaria, medidas e incentivos destinados a proporcionar o acesso a mecanismos financeiros com vista a apoiar a renovação dos edifícios, tendo por base o disposto nos números seguintes.

2 — As soluções de financiamento, designadamente as de origem pública, devem fomentar o investimento privado e corrigir deficiências de mercado.

3 — As medidas e os incentivos previstos no n.º 1 devem contribuir para a redução do risco percebido pelos investidores nas operações de financiamento.

4 — São incentivadas as iniciativas que promovam soluções de escala, nomeadamente os agrupamentos de projetos que permitam o acesso a investidores e a empresas.

5 — As medidas e incentivos para a renovação, em especial as que incidam na melhoria do desempenho energético dos edifícios ou dos seus componentes, dependem das poupanças de energia planeadas ou obtidas, com base nos seguintes critérios:

- a) Melhorias obtidas com a renovação, comparando os certificados energéticos emitidos antes e depois da renovação; ou
- b) Desempenho energético das soluções construtivas ou equipamentos utilizados na renovação.

6 — Nas situações em que os critérios referidos no número anterior se mostrem desadequados à finalidade das medidas e incentivos pode ser utilizado outro método pertinente, transparente e proporcionado que evidencie a melhoria do desempenho energético.



7 — As medidas financeiras destinadas à melhoria do desempenho energético dos edifícios ou dos seus componentes devem assegurar que as intervenções com vista à renovação dos edifícios sejam executadas por técnicos qualificados, designadamente nos casos previstos na alínea b) do n.º 5.

CAPÍTULO VI

Contraordenações

Artigo 35.º

Contraordenações

1 — Constitui contraordenação punível com coima de € 250 a € 3740, no caso de pessoas singulares, e de € 2500 a € 44 890, no caso de pessoas coletivas:

- a) O incumprimento dos requisitos aplicáveis aos edifícios novos, previstos no artigo 6.º;
- b) O incumprimento dos requisitos aplicáveis às renovações e às grandes renovações, previstos nos artigos 7.º e 8.º, respetivamente;
- c) O incumprimento das obrigações dos proprietários, previstas nas alíneas a) a k) e m) do n.º 1 e nos n.ºs 2 e 3 do artigo 29.º;
- d) O incumprimento das obrigações das empresas de mediação imobiliária, previstas no artigo 32.º;
- e) O incumprimento das obrigações das entidades anunciadoras, previstas no artigo 33.º

2 — A negligência é punível, sendo os limites mínimos e máximos das coimas reduzidos para metade.

3 — A tentativa é punível com coima aplicável à contraordenação consumada, especialmente atenuada.

Artigo 36.º

Sanções acessórias

1 — Simultaneamente com a coima, a autoridade competente pode determinar a aplicação das seguintes sanções acessórias, em função da gravidade da contraordenação e da culpa do agente:

- a) Interdição do exercício de profissões ou atividades cujo exercício dependa de título público, ou de autorização ou homologação de autoridade pública, quando o infrator praticou a infração com flagrante e grave abuso da função que exerce, ou com manifesta e grave violação dos deveres que lhe são inerentes;
- b) Privação dos direitos a subsídios ou benefícios, outorgados por entidades ou serviços públicos, quando a infração tenha sido praticada no exercício, ou por causa, da atividade a favor da qual são atribuídos os subsídios ou benefícios;
- c) Encerramento de estabelecimento, cujo funcionamento esteja sujeito a autorização ou licença de autoridade administrativa, quando a infração tenha sido praticada no exercício, ou por causa, do respetivo funcionamento;
- d) Suspensão de autorizações, licenças e alvarás, quando a infração tenha sido praticada no exercício, ou por causa, da atividade a que se referem as mesmas autorizações, licenças e alvarás.

2 — As sanções acessórias previstas no número anterior têm a duração máxima de dois anos contados a partir da decisão condenatória definitiva.

3 — A autoridade que tomou a decisão condenatória pode determinar a sua publicidade, a expensas do infrator.



Artigo 37.º

Instrução e decisão

A iniciativa para a instauração e instrução dos processos de contraordenação previstos no presente decreto-lei e a determinação e aplicação das eventuais coimas e sanções acessórias compete:

- a) Às câmaras municipais competentes em razão do território, nos termos previstos nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 35.º;
- b) Às entidades fiscalizadoras da qualidade do ar interior constantes do n.º 9 do artigo 16.º, nos termos previstos na alínea c) do n.º 1 do artigo 35.º quando decorrente do incumprimento das obrigações dos proprietários previstas nas alíneas j) ou k) do n.º 1 ou do n.º 3 do artigo 29.º;
- c) À DGEG, nos termos previstos nas alíneas c) a e) do n.º 1 do artigo 35.º, sem prejuízo do disposto na alínea anterior.

Artigo 38.º

Produto das coimas

1 — O produto das coimas aplicadas pelas câmaras municipais nos termos das alíneas a) e b) do artigo anterior reverte, na sua totalidade, para o respetivo município.

2 — O produto das coimas aplicadas nos termos da alínea b) do artigo anterior pelas demais entidades fiscalizadoras da qualidade do ar interior é distribuído da seguinte forma:

- a) 60 % para o Estado;
- b) 40 % para a entidade decisora.

3 — O produto das coimas aplicadas nos termos da alínea c) do artigo anterior é distribuído da seguinte forma:

- a) 60 % para o Estado;
- b) 40 % para o Fundo Ambiental.

CAPÍTULO VII

Disposições complementares, transitórias e finais

Artigo 39.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 56/2012, de 12 de março

O artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 56/2012, de 12 de março, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

[...]

- 1 — [...]
- 2 — [...]
- 3 — [...]
- 4 — [...]
- 5 — [...]

- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]

d) Promover uma política de gestão da qualidade do ar ambiente, visando a proteção da saúde pública e a qualidade de vida das populações, nomeadamente assegurando o acompanhamento



das matérias relacionadas com a poluição atmosférica e a proteção da camada de ozono, com vista ao cumprimento das obrigações europeias e internacionais relevantes;

e) [...]

6 — [...]

7 — [...]

8 — [...]

9 — [...]

10 — [...]]

Artigo 40.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 68-A/2015, de 30 de abril

O artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 68-A/2015, de 30 de abril, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 31.º

[...]

1 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) O incumprimento das obrigações previstas nos n.ºs 2, 3, 4 e 5 do artigo 16.º, no que respeita aos contadores individuais de aquecimento, arrefecimento e água quente para uso doméstico, no artigo 16.º-A, no artigo 16.º-B, no artigo 17.º-A e no artigo 18.º-A.

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — [...]]

Artigo 41.º

Referências legais

1 — As referências feitas, em outros atos legislativos, à entidade fiscalizadora do SCE e à entidade gestora do SCE consideram-se feitas, respetivamente, à DGEG e à ADENE.

2 — A referência legal constante do n.º 6 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 68-A/2015, de 30 de abril, na sua redação atual, ao Decreto-Lei n.º 118/2013, de 20 de agosto, na sua redação atual, considera-se feita ao presente decreto-lei.

Artigo 42.º

Balcão único

1 — Com exceção dos processos de contraordenação, todos os pedidos, comunicações e notificações entre os técnicos do SCE, outros técnicos, proprietários e as entidades competentes são realizados no Portal SCE, integrado no balcão único eletrónico dos serviços referido no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, na sua redação atual, acessível através do Portal ePortugal.gov.pt.

2 — No âmbito dos procedimentos previstos no número anterior, deve ser possível a utilização de mecanismos de autenticação segura e assinaturas eletrónicas qualificadas, designadamente as constantes do Cartão de Cidadão e Chave Móvel Digital com recurso ao Sistema de Certificação



de Atributos Profissionais, bem como os meios de identificação eletrónica emitidos noutros Estados-Membros reconhecidos para o efeito, nos termos do artigo 6.º do Regulamento (UE) n.º 910/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014.

3 — Os proprietários encontram-se dispensados da apresentação de documentos que já se encontrem na posse de serviços e entidades da Administração Pública mediante o seu prévio consentimento para que a ADENE proceda à sua obtenção, utilizando a Plataforma de Interoperabilidade da Administração Pública ou recorrendo ao mecanismo previsto no n.º 2 do artigo 4.º-A da Lei n.º 37/2014, de 26 de junho, na sua redação atual.

4 — A publicação, divulgação e disponibilização, para consulta ou outro fim, de informações, documentos e outros conteúdos que, pela sua natureza e nos termos do presente decreto-lei, possam ou devam ser disponibilizados ao público, sem prejuízo do uso simultâneo de outros meios, deve estar disponível em formatos abertos que permitam a leitura por máquina, para o seu registo no Portal de Dados Abertos da Administração Pública.

5 — Quando, por motivos de indisponibilidade do Portal SCE, não for possível o cumprimento do disposto no n.º 1, pode ser utilizado qualquer outro meio legalmente admissível.

Artigo 43.º

Aplicação nas Regiões Autónomas

O presente decreto-lei aplica-se às Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, sem prejuízo das competências cometidas aos respetivos órgãos de governo próprio e das adaptações que lhe sejam introduzidas por diploma regional.

Artigo 44.º

Norma transitória

1 — Os edifícios cujo procedimento de licenciamento se tenha iniciado e não tenha sido concluído antes da entrada em vigor do presente decreto-lei estão dispensados da aplicação dos requisitos previstos nos artigos 6.º a 8.º, sem prejuízo da obrigação de inclusão no respetivo processo da demonstração do cumprimento dos requisitos decorrentes da legislação aplicável ao tempo, ou de o cumprimento desses requisitos ser atestado por termo de responsabilidade subscrito por técnico autor de projeto.

2 — Para efeitos de certificação energética e no que respeita exclusivamente à determinação da classe energética do edifício, é aplicável aos edifícios previstos no número anterior a metodologia prevista no artigo 4.º, não se encontrando estes limitados às classes exigidas para edifícios novos e edifícios sujeitos a grandes renovações, sem prejuízo da avaliação, por parte do PQ, da coerência entre os elementos recebidos e a realidade construída.

3 — Relativamente a procedimentos de licenciamento que se tenham concluído em data anterior à entrada em vigor do presente decreto-lei, o Portal SCE possibilita o registo de informação, complementar ao certificado energético, designadamente a relativa a indicadores energéticos que se mostrem necessários para determinar e quantificar eventuais desvios face aos parâmetros anteriores aplicáveis ou para a operacionalização de instrumentos de financiamento.

4 — A entrada em vigor do presente decreto-lei não prejudica a validade dos certificados energéticos e dos planos de racionalização energética emitidos ao abrigo de legislação anterior.

Artigo 45.º

Norma revogatória

São revogados:

- a) O Decreto-Lei n.º 118/2013, de 20 de agosto, na sua redação atual;
- b) A Portaria n.º 349-A/2013, de 29 de novembro, na sua redação atual;
- c) A Portaria n.º 349-B/2013, de 29 de novembro, na sua redação atual;



- d) A Portaria n.º 349-C/2013, de 2 de dezembro, na sua redação atual;
- e) A Portaria n.º 349-D/2013, de 2 de dezembro, na sua redação atual;
- f) A Portaria n.º 353-A/2013, de 4 de dezembro, na sua redação atual, salvo o disposto no n.º 1 do ponto 4.1., do n.º 1 do ponto 4.2. e no n.º 2 do ponto 4.3. do seu anexo, no respeitante a *Legionella*;
- g) O Despacho (extrato) n.º 15793-C/2013, de 2 de dezembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 234, 3.º suplemento, de 3 de dezembro de 2013, na sua redação atual;
- h) O Despacho (extrato) n.º 15793-D/2013, de 2 de dezembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 234, 3.º suplemento, de 3 de dezembro de 2013, na sua redação atual;
- i) O Despacho (extrato) n.º 15793-E/2013, de 2 de dezembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 234, 3.º suplemento, de 3 de dezembro de 2013, na sua redação atual;
- j) O Despacho (extrato) n.º 15793-F/2013, de 2 de dezembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 234, 3.º suplemento, de 3 de dezembro de 2013, na sua redação atual;
- k) O Despacho (extrato) n.º 15793-G/2013, de 2 de dezembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 234, 3.º suplemento, de 3 de dezembro de 2013;
- l) O Despacho (extrato) n.º 15793-H/2013, de 2 de dezembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 234, 3.º suplemento, de 3 de dezembro de 2013, na sua redação atual;
- m) O Despacho (extrato) n.º 15793-I/2013, de 2 de dezembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 234, 3.º suplemento, de 3 de dezembro de 2013, na sua redação atual;
- n) O Despacho (extrato) n.º 15793-J/2013, de 2 de dezembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 234, 3.º suplemento, de 3 de dezembro de 2013;
- o) O Despacho (extrato) n.º 15793-K/2013, de 2 de dezembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 234, 3.º suplemento, de 3 de dezembro de 2013, na sua redação atual;
- p) O Despacho (extrato) n.º 15793-L/2013, de 2 de dezembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 234, 3.º suplemento, de 3 de dezembro de 2013;
- q) O Despacho n.º 7113/2015, de 18 de junho, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 124, de 29 de junho de 2015, na sua redação atual;
- r) O Despacho n.º 8892/2015, de 29 de julho, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 155, de 11 de agosto de 2015;
- s) O Despacho n.º 6470/2016, de 17 de maio, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 155, de 11 de agosto de 2016.

Artigo 46.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

- 1 — O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.
- 2 — O disposto nos capítulos II, III e IV e no artigo anterior produz efeitos a partir de 1 de julho de 2021.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 27 de novembro de 2020. — *António Luís Santos da Costa* — *Pedro Gramaxo de Carvalho Siza Vieira* — *Berta Ferreira Milheiro Nunes* — *João Rodrigo Reis Carvalho Leão* — *Alexandra Ludomila Ribeiro Fernandes Leitão* — *Ana Manuel Jerónimo Lopes Correia Mendes Godinho* — *Marta Alexandra Fartura Braga Temido de Almeida Simões* — *João Pedro Soeiro de Matos Fernandes* — *Pedro Nuno de Oliveira Santos*.

Promulgado em 2 de dezembro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 3 de dezembro de 2020.

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

113784738



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 101-E/2020

de 7 de dezembro

Sumário: Transpõe a Diretiva (UE) 2018/957, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços.

A Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços, é aplicável às empresas estabelecidas num Estado-Membro que, no âmbito de uma prestação transnacional de serviços, destaquem trabalhadores para o território de outro Estado-Membro, através de uma das medidas transnacionais elencadas. A referida diretiva encontra-se transposta no ordenamento jurídico interno pelo Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual.

Por seu turno, a Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, respeitante à execução da Diretiva 96/71/CE e que altera o Regulamento n.º 1024/2012 relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno, estabeleceu um quadro comum de disposições e mecanismos de controlo, necessário a uma melhor e mais uniforme transposição, execução e aplicação prática da Diretiva 96/71/CE, incluindo medidas que visam identificar verdadeiras situações de destacamento, prevenir e sancionar abusos e evasões às regras aplicáveis, designadamente, em matéria de acesso à informação e de cooperação administrativa, mediante a imposição de requisitos administrativos e de medidas de controlo necessários a garantir este controlo do respeito das disposições aplicáveis.

Com a entrada em vigor da Lei n.º 29/2017, de 30 de maio, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, qualquer prestador de serviços estabelecido num Estado-Membro que destaque trabalhadores para território português está sujeito a um conjunto de obrigações de natureza administrativa decorrentes desse mesmo destacamento, a cumprir antes, durante e mesmo após a cessação do destacamento, sendo a Autoridade para as Condições do Trabalho a autoridade competente nacional, para os efeitos do disposto na referida lei.

A Diretiva (UE) 2018/957 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, que altera a Diretiva 96/71/CE, visa uma maior proteção dos trabalhadores a fim de salvaguardar a liberdade de prestação de serviços numa base equitativa, contrariar práticas abusivas e promover o princípio segundo o qual o mesmo trabalho, realizado no mesmo lugar, deve ser remunerado da mesma forma.

No que concerne ao aumento da proteção dos trabalhadores destacados, em linha com as alterações introduzidas pela Diretiva (UE) 2018/957 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, o presente decreto-lei, no uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 61/2020, de 13 de outubro, reforça as garantias destes trabalhadores, desde logo no que se refere a condições de trabalho, na luta contra a fraude e no combate aos abusos em situações de subcontratação, assegurando-se a responsabilização das empresas contratantes.

Em matéria de condições de trabalho, garante-se, além do mais, aos trabalhadores destacados direitos quanto a condições de alojamento, quando este seja disponibilizado pelo empregador.

Quanto à retribuição esclarece-se que esta abrange todos os elementos constitutivos da remuneração tornados obrigatórios por lei ou regulamentação coletiva de aplicação geral.

Relativamente aos subsídios e abonos inerentes ao destacamento, estabelece-se uma presunção no sentido de que estes são pagos a título de reembolso de despesas de viagem, de alimentação e de alojamento quando não se determinem quais os elementos que são pagos a título de retribuição.

Destaca-se ainda, no que se refere aos destacamentos de duração superior a 12 meses, a aplicação de condições de trabalho suplementares, nomeadamente as constantes de convenções coletivas de aplicação geral.



Para apuramento da duração do destacamento tem-se em consideração todos os períodos de destacamento que correspondam à substituição de trabalhadores destacados por outros trabalhadores destacados, desde que seja para o exercício da mesma tarefa no mesmo local.

Passa ainda a prever-se a obrigação de publicação das informações relativas às condições de trabalho no sítio oficial na internet a nível nacional, previsto no artigo 5.º da Lei n.º 29/2017, de 30 de maio, quanto aos elementos constitutivos da retribuição e ao conjunto suplementar de condições de trabalho aplicáveis aos destacamentos de duração superior a 12 meses.

Por outro lado, em matéria de destacamento de trabalhadores temporários, cumprindo as obrigações decorrentes da diretiva, prevê-se que a empresa utilizadora deve informar a empresa de trabalho temporário sobre as condições de trabalho que aplica aos seus trabalhadores de forma a que sejam aplicadas as condições de trabalho mais favoráveis aos trabalhadores destacados.

Com efeito, em conformidade com os princípios ínsitos na Diretiva 2008/104/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa ao trabalho temporário, as condições de trabalho aplicáveis aos trabalhadores temporários destacados devem ser, no mínimo, as que seriam aplicáveis a esses trabalhadores se tivessem sido recrutados pela empresa utilizadora, para ocupar o mesmo posto de trabalho.

Finalmente, atendendo à natureza móvel do seu trabalho e à especificidade do setor do transporte rodoviário prevê-se, em cumprimento do estabelecido na diretiva transposta pelo presente decreto-lei, a extensão das disposições nele estabelecidas ao aludido setor, a partir da data de entrada em vigor na ordem jurídica nacional do diploma que efetue a transposição do ato europeu que altere a Diretiva 2006/22/CE, concretamente no que diz respeito aos requisitos de execução, e que estabeleça regras específicas no que se refere às Diretivas 96/71/CE e 2014/67/UE.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

O presente decreto-lei foi publicado na Separata do *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 32, de 4 de novembro de 2020.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pelo artigo 1.º da Lei n.º 61/2020, de 13 de outubro, e nos termos das alíneas a) e b) 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) 2018/957 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, que altera a Diretiva 96/71/CE do Parlamento e do Conselho, de 16 de dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços, procedendo à primeira alteração à Lei n.º 29/2017, de 30 de maio, que transpõe a Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços.

Artigo 2.º

Alteração à Lei n.º 29/2017, de 30 de maio

Os artigos 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 11.º, 12.º e 17.º da Lei n.º 29/2017, de 30 de maio, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

[...]

1 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]



d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) [...]

h) A existência e condições de alojamento, quando disponibilizadas pelo empregador;

i) A retribuição, os subsídios e abonos inerentes ao destacamento, presumindo-se que estes são pagos a título de reembolso de despesas de viagem, de alimentação e de alojamento, quando não se determinem quais os elementos que são pagos a título de retribuição.

2 — [...]

3 — [...]

4 — Se a autoridade competente apurar que uma empresa, de forma abusiva ou fraudulenta, criou a impressão de que o enquadramento de um trabalhador é suscetível de ser considerado como destacamento, deve assegurar que esse trabalhador não pode, em caso algum, ficar sujeito a condições de trabalho menos favoráveis do que as aplicáveis aos trabalhadores destacados.

Artigo 5.º

[...]

1 — As informações relativas às condições de trabalho a que o trabalhador destacado em território português tem direito, previstas no artigo 7.º do Código do Trabalho e nos artigos 3.º-A, 3.º-B e 3.º-C da presente lei, são divulgadas em sítio oficial na Internet a nível nacional, segundo formatos e normas que assegurem o acesso a pessoas com deficiência.

2 — [...]

3 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) O acesso, de forma gratuita, a informações mais pormenorizadas sobre condições laborais e sociais aplicáveis aos trabalhadores destacados, nomeadamente em matéria de:

i) Segurança e saúde no local trabalho;

ii) Retribuição, incluindo os seus elementos constitutivos, nos termos da lei ou de regulamentação coletiva de trabalho de eficácia geral aplicável;

iii) Condições de trabalho aplicáveis no âmbito de destacamentos de duração efetiva superior a 12 meses, ou a 18 meses, quando aplicável, nos termos do artigo 3.º-C;

iv) Condições de trabalho que respeitem a cedência de trabalhadores por parte de empresa de trabalho temporário;

f) [...]

g) [...]

4 — [...]

5 — [...]

Artigo 6.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]



3 — Quando existirem atrasos persistentes e dificuldades em satisfazer um pedido referido na alínea a) do n.º 1, nomeadamente por não possuir as informações solicitadas pelo Estado-Membro em cujo território o trabalhador está destacado ou em realizar as inspeções, ou as verificações e investigações delas decorrentes, a ACT solicita tais informações a outras autoridades e entidades que sejam competentes em razão de matéria e informa imediatamente o Estado-Membro requerente dos obstáculos encontrados.

4 — [...]

5 — [...]

6 — [...]

Artigo 7.º

[...]

1 — [...]

2 — Em caso de verificação de atrasos persistentes na resposta aos pedidos de informação solicitados pela autoridade competente do Estado-Membro em cujo território o trabalhador está destacado, a ACT deve observar o disposto nos n.ºs 3 e 4 do artigo anterior.

3 — (*Anterior n.º 2.*)

4 — (*Anterior n.º 3.*)

Artigo 8.º

[...]

1 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) À cedência transnacional de trabalhadores e ao combate a atividades ilícitas, nomeadamente o trabalho não declarado ou o falso trabalho independente, relacionados com o destacamento.

2 — [...]

Artigo 9.º

[...]

1 — [...]

a) [...]

b) [...]

i) [...]

ii) Dos recibos de retribuição, contendo a discriminação dos seus elementos constitutivos, incluindo os subsídios, abonos e reembolsos de despesas inerentes ao destacamento;

iii) [...]

iv) [...]

c) [...]

d) [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — [...]



Artigo 11.º

[...]

1 — Em caso de incumprimento das condições de trabalho previstas no artigo 7.º do Código do Trabalho e no artigo 3.º-A da presente lei, o trabalhador destacado em território português tem direito:

- a) [...] e
- b) [...]

- 2 — [...]
- 3 — [...]
- 4 — [...]

Artigo 12.º

[...]

1 — Nas situações de destacamento abrangidas pelos artigos 6.º e 8.º do Código do Trabalho e para efeitos das condições de trabalho previstas no artigo 7.º do mesmo Código e no artigo 3.º-A da presente lei, o contratante a quem o serviço é prestado é solidariamente responsável nos termos do n.º 4 do artigo 551.º do referido Código, bem como por qualquer retribuição líquida em atraso correspondente à retribuição mínima legal, convencional ou garantida por contrato de trabalho, devida ao trabalhador destacado pelo prestador de serviços, enquanto subcontratante direto.

- 2 — [...]

Artigo 17.º

[...]

1 — A ACT, enquanto autoridade requerida, não é obrigada a aceitar ou desencadear um pedido de cobrança ou a proceder à notificação de uma decisão se o pedido não contiver a informação referida nos n.ºs 1 a 3 do artigo 14.º, for incompleto ou manifestamente não corresponder à decisão a que se refere.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a ACT, enquanto autoridade requerida, pode recusar-se a desencadear o processo de cobrança quando:

- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]»

Artigo 3.º

Aditamento à Lei n.º 29/2017, de 30 de maio

São aditados à Lei n.º 29/2017, de 30 de maio, os artigos 3.º-A, 3.º-B e 3.º-C, com a seguinte redação:

«Artigo 3.º-A

Condições de trabalho de trabalhador destacado

1 — Sem prejuízo de regime mais favorável constante de lei ou contrato de trabalho e do estabelecido no artigo 7.º do Código do Trabalho, o trabalhador destacado tem direito, com base na igualdade de tratamento, às condições de trabalho previstas na lei e em instrumentos de regulamentação coletiva de eficácia geral aplicável que respeitem a:

- a) Condições de alojamento, quando disponibilizado pelo empregador;

b) Subsídios, abonos ou reembolsos destinados a cobrir exclusivamente as despesas de viagem, de alimentação e de alojamento efetuadas por trabalhadores destacados que tenham de se deslocar de e para o seu local de trabalho habitual do destacamento ou que sejam enviados temporariamente para outro local de trabalho.

2 — O trabalhador contratado por uma empresa estabelecida em Portugal, que preste atividade no território de outro Estado, tem direito às condições de trabalho previstas no presente artigo, sem prejuízo de regime mais favorável constante da lei aplicável ou do contrato.

3 — Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos números anteriores.

Artigo 3.º-B

Trabalho temporário

1 — Sem prejuízo de regime mais favorável constante de lei ou contrato de trabalho e do estabelecido no artigo 7.º do Código do Trabalho e no artigo anterior, os trabalhadores destacados por empresas de trabalho temporário têm direito a todas as condições de trabalho aplicáveis aos trabalhadores temporários cedidos por empresas de trabalho temporário estabelecidas em Portugal.

2 — A empresa utilizadora informa as empresas de trabalho temporário das condições de trabalho que aplica, incluindo a retribuição.

3 — O trabalhador contratado por uma empresa de trabalho temporário estabelecida em Portugal, que preste atividade no território de outro Estado, tem direito às condições de trabalho referidas no n.º 1, sem prejuízo de regime mais favorável constante da lei aplicável ou do contrato.

4 — Nas situações em que um trabalhador temporário tenha sido cedido a uma empresa utilizadora e deva executar um trabalho no âmbito da prestação transnacional de serviços, num Estado diferente do destacamento, a empresa utilizadora deve informar a empresa de trabalho temporário desse facto antes do início do trabalho.

5 — Nos casos de cedência ilícita do trabalhador temporário, em incumprimento do número anterior, considera-se que este se encontra destacado, no território do Estado onde se encontra a executar o trabalho, pela empresa de trabalho temporário com a qual tem uma relação de trabalho.

Artigo 3.º-C

Destacamento de longa duração

1 — Quando a duração efetiva do destacamento seja superior a 12 meses, independentemente da lei aplicável à relação de trabalho, para além das condições referidas no n.º 1 do artigo 3.º-A, os trabalhadores destacados têm direito a todas as condições de trabalho previstas na lei e em instrumento de regulamentação coletiva de eficácia geral aplicável.

2 — O disposto no número anterior não é aplicável quanto a procedimentos, formalidades e condições de celebração e de cessação do contrato de trabalho, incluindo cláusulas de não concorrência, bem como no que se refere a regimes profissionais complementares de pensões.

3 — Mediante comunicação fundamentada à ACT, da qual conste a indicação das razões que justificam o prolongamento do destacamento, as condições referidas no n.º 1 são aplicáveis após 18 meses de duração efetiva.

4 — Nos casos em que a duração previsível inicial do destacamento seja inferior a 12 meses, a comunicação prevista no número anterior deve ser efetuada com a antecedência mínima de 30 dias relativamente ao termo desse período.

5 — Nas situações em que se verifique a substituição de um trabalhador destacado, por outro trabalhador destacado, a duração do destacamento corresponde à duração acumulada dos períodos de destacamento de todos esses trabalhadores, desde que tenham sido destacados para efetuar a mesma tarefa, no mesmo local, tendo em conta a natureza do serviço a prestar, o trabalho a executar e o local de trabalho.



6 — O trabalhador contratado por uma empresa estabelecida em Portugal, que preste atividade no território de outro Estado, tem direito às condições de trabalho referidas no n.º 1, sem prejuízo de regime mais favorável constante da lei aplicável ou do contrato.

7 — Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 1 e 6.»

Artigo 4.º

Disposição transitória

O estabelecido no presente decreto-lei é aplicável ao setor do transporte rodoviário a partir da data de entrada em vigor na ordem jurídica nacional do diploma que efetue a transposição do ato legislativo europeu que altere a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e que estabeleça regras específicas no que se refere às Diretivas 96/71/CE e 2014/67/UE.

Artigo 5.º

Republicação da Lei n.º 29/2017, de 30 de maio

1 — É republicada, em anexo ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, a Lei n.º 29/2017, de 30 de maio, com as alterações introduzidas pelo presente decreto-lei.

2 — Para efeitos de republicação, onde se lê «Estados membros» e «Estado membro» deve ler-se, respetivamente, «Estados-Membros» e «Estado-Membro».

Artigo 6.º

Aplicação no tempo

O disposto no artigo 3.º-C da Lei n.º 29/2017, de 30 de maio, na redação conferida pelo presente decreto-lei, aplica-se aos destacamentos iniciados antes da entrada em vigor do presente decreto-lei, mas só produz os efeitos nele previstos, quanto às condições de trabalho aplicáveis, a partir do momento em que atinjam uma duração efetiva superior a 12 meses.

Artigo 7.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no 1.º dia útil seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 27 de novembro de 2020. — *António Luís Santos da Costa* — *Berta Ferreira Milheiro Nunes* — *Ana Manuel Jerónimo Lopes Correia Mendes Godinho*.

Promulgado em 3 de dezembro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 3 de dezembro de 2020.

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



ANEXO

(a que se refere o artigo 5.º)

Republicação da Lei n.º 29/2017, de 30 de maio

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, respeitante à execução da Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços, e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno.

Artigo 2.º

Âmbito

A presente lei é aplicável:

- a) Às situações de destacamento de trabalhadores em território português;
- b) Às situações de destacamento de trabalhadores para outro Estado-Membro, por prestadores de serviços estabelecidos em Portugal, abrangidas pelos artigos 6.º a 8.º do Código do Trabalho.

Artigo 3.º

Definições

1 — Para os efeitos da presente lei, considera-se:

- a) «Autoridade competente», a entidade ou organismo com competência na área da inspeção laboral;
- b) «Autoridade requerente», a autoridade competente de um Estado-Membro que apresenta um pedido de assistência, informação, notificação ou cobrança de uma sanção pecuniária de caráter administrativo ou coima, nos termos da presente lei;
- c) «Autoridade requerida», a autoridade competente de um Estado-Membro à qual é apresentado um pedido de informação, notificação ou cobrança de uma sanção pecuniária de caráter administrativo ou coima, nos termos da presente lei.

2 — Para efeitos da presente lei, a autoridade competente nacional é a Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), que intervém como:

- a) Autoridade requerente de pedidos de notificação ou de pedidos de cobrança de uma sanção pecuniária de caráter administrativo ou coima, resultantes do não cumprimento das normas aplicáveis relativas ao destacamento de trabalhadores, no caso de destacamento de trabalhadores em território português por um prestador de serviços estabelecido em outro Estado-Membro;
- b) Autoridade requerida de pedidos de notificação ou de pedidos de cobrança de uma sanção pecuniária de caráter administrativo ou coima, resultantes do não cumprimento das normas aplicáveis relativas ao destacamento de trabalhadores, no caso de destacamento de trabalhadores noutro Estado-Membro por um prestador de serviços estabelecido em Portugal.

Artigo 3.º-A**Condições de trabalho de trabalhador destacado**

1 — Sem prejuízo de regime mais favorável constante de lei ou contrato de trabalho e do estabelecido no artigo 7.º do Código do Trabalho, o trabalhador destacado tem direito, com base na igualdade de tratamento, às condições de trabalho previstas na lei e em instrumentos de regulamentação coletiva de eficácia geral aplicável que respeitem a:

- a) Condições de alojamento, quando disponibilizado pelo empregador;
- b) Subsídios, abonos ou reembolsos destinados a cobrir exclusivamente as despesas de viagem, de alimentação e de alojamento efetuadas por trabalhadores destacados que tenham de se deslocar de e para o seu local de trabalho habitual do destacamento ou que sejam enviados temporariamente para outro local de trabalho.

2 — O trabalhador contratado por uma empresa estabelecida em Portugal, que preste atividade no território de outro Estado, tem direito às condições de trabalho previstas no presente artigo, sem prejuízo de regime mais favorável constante da lei aplicável ou do contrato.

3 — Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos números anteriores.

Artigo 3.º-B**Trabalho temporário**

1 — Sem prejuízo de regime mais favorável constante de lei ou contrato de trabalho e do estabelecido no artigo 7.º do Código do Trabalho e no artigo anterior, os trabalhadores destacados por empresas de trabalho temporário têm direito a todas as condições de trabalho aplicáveis aos trabalhadores temporários cedidos por empresas de trabalho temporário estabelecidas em Portugal.

2 — A empresa utilizadora informa as empresas de trabalho temporário das condições de trabalho que aplica, incluindo a retribuição.

3 — O trabalhador contratado por uma empresa de trabalho temporário estabelecida em Portugal, que preste atividade no território de outro Estado, tem direito às condições de trabalho referidas no n.º 1, sem prejuízo de regime mais favorável constante da lei aplicável ou do contrato.

4 — Nas situações em que um trabalhador temporário tenha sido cedido a uma empresa utilizadora e deva executar um trabalho no âmbito da prestação transnacional de serviços, num Estado diferente do destacamento, a empresa utilizadora deve informar a empresa de trabalho temporário desse facto antes do início do trabalho.

5 — Nos casos de cedência ilícita do trabalhador temporário, em incumprimento do número anterior, considera-se que este se encontra destacado, no território do Estado onde se encontra a executar o trabalho, pela empresa de trabalho temporário com a qual tem uma relação de trabalho.

Artigo 3.º-C**Destacamento de longa duração**

1 — Quando a duração efetiva do destacamento seja superior a 12 meses, independentemente da lei aplicável à relação de trabalho, para além das condições referidas no n.º 1 do artigo 3.º-A, os trabalhadores destacados têm direito a todas as condições de trabalho previstas na lei e em instrumento de regulamentação coletiva de eficácia geral aplicável.

2 — O disposto no número anterior não é aplicável quanto a procedimentos, formalidades e condições de celebração e de cessação do contrato de trabalho, incluindo cláusulas de não concorrência, bem como no que se refere a regimes profissionais complementares de pensões.

3 — Mediante comunicação fundamentada à ACT, da qual conste a indicação das razões que justificam o prolongamento do destacamento, as condições referidas no n.º 1 são aplicáveis após 18 meses de duração efetiva.



4 — Nos casos em que a duração previsível inicial do destacamento seja inferior a 12 meses, a comunicação prevista no número anterior deve ser efetuada com a antecedência mínima de 30 dias relativamente ao termo desse período.

5 — Nas situações em que se verifique a substituição de um trabalhador destacado, por outro trabalhador destacado, a duração do destacamento corresponde à duração acumulada dos períodos de destacamento de todos esses trabalhadores, desde que tenham sido destacados para efetuar a mesma tarefa, no mesmo local, tendo em conta a natureza do serviço a prestar, o trabalho a executar e o local de trabalho.

6 — O trabalhador contratado por uma empresa estabelecida em Portugal, que preste atividade no território de outro Estado, tem direito às condições de trabalho referidas no n.º 1, sem prejuízo de regime mais favorável constante da lei aplicável ou do contrato.

7 — Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 1 e 6.

Artigo 4.º

Verificação de situações de destacamento

1 — Para verificar a situação de trabalhador temporariamente destacado em território português, a prestar a sua atividade nas condições previstas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º do Código do Trabalho, a autoridade competente considera, nomeadamente, os seguintes elementos que caracterizam o trabalho e a situação do trabalhador:

- a) O trabalho é realizado por um período limitado;
- b) O trabalho é realizado a partir da data em que tem início o destacamento;
- c) O trabalhador não desempenha habitualmente as suas funções em território português;
- d) O trabalhador destacado regressa, ou deve retomar a sua atividade no Estado-Membro de que foi destacado, após a conclusão do trabalho ou da prestação de serviços na origem do destacamento;
- e) As despesas de viagem, alimentação ou alojamento são asseguradas ou reembolsadas pelo empregador que destaca o trabalhador e, se aplicável, o modo como essas despesas são asseguradas ou o método de reembolso;
- f) A natureza da atividade do trabalhador;
- g) Os anteriores destacamentos daquele trabalhador ou outro para o mesmo posto de trabalho.
- h) A existência e condições de alojamento, quando disponibilizadas pelo empregador;
- i) A retribuição, os subsídios e abonos inerentes ao destacamento, presumindo-se que estes são pagos a título de reembolso de despesas de viagem, de alimentação e de alojamento, quando não se determinem quais os elementos que são pagos a título de retribuição.

2 — Para verificar se uma empresa exerce atividades que ultrapassam o âmbito da gestão interna ou administrativa no Estado-Membro em que está estabelecida, a autoridade competente considera, nomeadamente, os seguintes elementos que caracterizam essa atividade:

- a) O local onde estão situadas a sede social e a administração da empresa, onde esta tem escritórios, paga impostos e contribuições para a segurança social e, se for aplicável, onde está autorizada a exercer a sua atividade;
- b) O local de recrutamento dos trabalhadores destacados e a partir do qual os mesmos são destacados;
- c) A legislação aplicável aos contratos celebrados pela empresa com os seus trabalhadores;
- d) O local onde a empresa exerce o essencial da sua atividade comercial e onde emprega pessoal administrativo;
- e) O número de contratos executados, o montante do volume de negócios realizado no Estado-Membro de estabelecimento, a dimensão da empresa e a sua data de início de laboração;
- f) A natureza da atividade da empresa e das atividades realizadas pelo trabalhador.



3 — A ausência de um ou mais elementos previstos nos números anteriores não impede que uma situação seja caracterizada como destacamento.

4 — Se a autoridade competente apurar que uma empresa, de forma abusiva ou fraudulenta, criou a impressão de que o enquadramento de um trabalhador é suscetível de ser considerado como destacamento, deve assegurar que esse trabalhador não pode, em caso algum, ficar sujeito a condições de trabalho menos favoráveis do que as aplicáveis aos trabalhadores destacados.

Artigo 5.º

Acesso à informação

1 — As informações relativas às condições de trabalho a que o trabalhador destacado em território português tem direito, previstas no artigo 7.º do Código do Trabalho e nos artigos 3.º-A, 3.º-B e 3.º-C da presente lei, são divulgadas em sítio oficial na Internet a nível nacional, segundo formatos e normas que assegurem o acesso a pessoas com deficiência.

2 — A divulgação de informação referida no número anterior deve ser feita de forma clara e exhaustiva.

3 — A autoridade competente promove ainda:

a) O acesso às informações referidas no n.º 1, que devem ser respeitadas pelos prestadores de serviços de outros Estados membros, através do sítio oficial na Internet e por outros meios adequados;

b) A difusão, no sítio oficial na Internet e por outros meios adequados, das informações sobre os organismos e as entidades aos quais os trabalhadores se podem dirigir para obter informações sobre a legislação e as práticas nacionais que lhes são aplicáveis quanto aos seus direitos e obrigações, incluindo sobre as convenções coletivas aplicáveis;

c) A divulgação, no sítio oficial na Internet e por outros meios adequados, das ligações a sítios na Internet relevantes e a outros pontos de contacto, em especial dos parceiros sociais pertinentes;

d) A disponibilização gratuita, em português e nas línguas mais pertinentes em função da procura no mercado de trabalho, de informações sobre direitos e deveres laborais aos trabalhadores destacados e prestadores de serviços;

e) O acesso, de forma gratuita, a informações mais pormenorizadas sobre condições laborais e sociais aplicáveis aos trabalhadores destacados, nomeadamente em matéria de:

i) Segurança e saúde no local trabalho;

ii) Retribuição, incluindo os seus elementos constitutivos, nos termos da lei ou de regulamentação coletiva de trabalho de eficácia geral aplicável;

iii) Condições de trabalho aplicáveis no âmbito de destacamentos de duração efetiva superior a 12 meses, ou a 18 meses, quando aplicável, nos termos do artigo 3.º-C;

iv) Condições de trabalho que respeitem a cedência de trabalhadores por parte de empresa de trabalho temporário;

f) A indicação no sítio oficial na Internet do contacto do serviço e da pessoa, ou pessoas, responsáveis pela prestação de informações, no âmbito da autoridade competente;

g) A atualização da informação prestada nas fichas sobre cada país.

4 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, quando as condições de trabalho resultem de contratação coletiva, as informações a prestar ao trabalhador são articuladas com os respetivos parceiros sociais e dizem respeito:

a) Às diferentes remunerações salariais mínimas e seus elementos constitutivos;

b) Ao método de cálculo das remunerações; e

c) Aos critérios de classificação nas diferentes categorias salariais, quando pertinente.

5 — As informações previstas na alínea *d*) do n.º 3 podem ser disponibilizadas em formato de folheto, no qual sejam resumidas as principais condições de trabalho aplicáveis, incluindo a descrição dos procedimentos para apresentação de queixas e, se solicitado, em formatos acessíveis às pessoas com deficiência.

CAPÍTULO II

Cooperação administrativa

Artigo 6.º

Cooperação administrativa e assistência mútua

1 — A cooperação administrativa e assistência mútua entre Portugal e os outros Estados membros concretiza-se pela autoridade competente, nomeadamente, através:

- a) Da resposta a pedidos de informação justificados das autoridades competentes de outros Estados membros;
- b) Da realização de inspeções, de verificações e investigações delas decorrentes, em relação às situações de destacamento em território português, designadamente em caso de não cumprimento ou abuso das regras aplicáveis aos trabalhadores destacados;
- c) Do envio e notificação de documentos.

2 — Os pedidos referidos na alínea *a*) do número anterior incluem a informação respeitante a uma eventual cobrança de uma sanção pecuniária de carácter administrativo ou coima, ou a notificação de uma decisão que a imponha.

3 — Quando existirem atrasos persistentes e dificuldades em satisfazer um pedido referido na alínea *a*) do n.º 1, nomeadamente por não possuir as informações solicitadas pelo Estado-Membro em cujo território o trabalhador está destacado ou em realizar as inspeções, ou as verificações e investigações delas decorrentes, a ACT solicita tais informações a outras autoridades e entidades que sejam competentes em razão de matéria e informa imediatamente o Estado-Membro requerente dos obstáculos encontrados.

4 — Caso persistam problemas na troca de informações ou havendo recusa permanente em fornecer os dados solicitados, a autoridade competente informa a Comissão Europeia.

5 — Sem prejuízo dos pedidos referidos na alínea *a*) do n.º 1, a autoridade competente toma as medidas adequadas no sentido de investigar e prevenir violações do disposto na presente lei.

6 — A cooperação administrativa e assistência mútua são prestadas gratuitamente.

Artigo 7.º

Pedidos de informação

1 — A autoridade competente faculta as informações solicitadas por outros Estados membros ou pela Comissão Europeia, por via eletrónica, nos seguintes prazos:

- a) Até dois dias úteis a contar da data de receção do pedido, nos casos urgentes, devidamente fundamentados, que requerem a consulta de registos;
- b) Até 25 dias úteis a contar da data de receção do pedido, em relação a todos os outros pedidos de informação, exceto quando seja mutuamente acordado um prazo mais curto.

2 — Em caso de verificação de atrasos persistentes na resposta aos pedidos de informação solicitados pela autoridade competente do Estado-Membro em cujo território o trabalhador está destacado, a ACT deve observar o disposto nos n.ºs 3 e 4 do artigo anterior.

3 — Os registos em que os prestadores estão inscritos no território nacional, incluídos no Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), estabelecido pelo Regulamento (UE) n.º 1024/2012,



do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, e aos quais as autoridades nacionais têm acesso, podem também ser consultados, nas mesmas condições, pelas autoridades competentes equivalentes do Estado-Membro requerente.

4 — As informações trocadas, para efeitos da aplicação da presente lei, entre a autoridade competente e as autoridades competentes equivalentes de outros Estados membros, devem ser exclusivamente utilizadas para o fim, ou fins, para que foram solicitadas.

Artigo 8.º

Competências específicas da autoridade competente no âmbito da cooperação administrativa

1 — No âmbito da cooperação administrativa e assistência mútua, a que se referem os artigos 6.º e 7.º, cabe à autoridade competente disponibilizar as informações sobre os prestadores de serviços ou os serviços prestados, respeitantes:

- a) À legalidade do estabelecimento;
- b) À ausência de infrações do prestador de serviços às regras aplicáveis;
- c) Ao cumprimento dos deveres de comunicação previstos no Código do Trabalho;
- d) À cedência transnacional de trabalhadores e ao combate a atividades ilícitas, nomeadamente o trabalho não declarado ou o falso trabalho independente, relacionados com o destacamento.

2 — A verificação de factos e o controlo em relação às situações de destacamento de trabalhadores em território português são efetuados pela autoridade competente, por iniciativa própria, ou a pedido das autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento, de acordo com o disposto no artigo 10.º e em conformidade com as competências de fiscalização legalmente previstas.

CAPÍTULO III

Controlo e fiscalização

Artigo 9.º

Medidas de controlo

1 — Para garantir o controlo do cumprimento das obrigações estabelecidas na presente lei, relativas ao destacamento de trabalhadores em território português, o prestador de serviços está obrigado a:

- a) Apresentar uma declaração, até ao início da prestação de serviços, a qual deve conter:
 - i) A identidade do prestador de serviços;
 - ii) O número e a identificação dos trabalhadores a destacar;
 - iii) A identificação da pessoa a que se refere a alínea d);
 - iv) A duração prevista e as datas previstas para o início e o fim do destacamento;
 - v) O endereço do local, ou locais, de trabalho;
 - vi) A natureza dos serviços que justificam o destacamento.
- b) Conservar cópias, em papel ou em formato eletrónico:
 - i) Do contrato de trabalho, ou documento escrito com informação sobre os aspetos relevantes do contrato de trabalho previsto no Código do Trabalho;
 - ii) Dos recibos de retribuição, contendo a discriminação dos seus elementos constitutivos, incluindo os subsídios, abonos e reembolsos de despesas inerentes ao destacamento;
 - iii) Dos registos de tempos de trabalho com indicação do início, do fim e da duração do tempo de trabalho diário;
 - iv) Dos comprovativos do pagamento da retribuição.



c) Apresentar, até ao limite de um ano após a cessação do destacamento, os documentos referidos na alínea anterior quando notificado pela autoridade competente;

d) Designar uma pessoa para estabelecer a ligação com a autoridade competente e para enviar e receber documentos e informações, bem como, se for o caso, para articular com os parceiros sociais em matéria de negociação coletiva.

2 — A declaração referida na alínea a) do número anterior deve observar o formulário disponibilizado no sítio oficial na Internet, referido no n.º 1 do artigo 5.º, e ser remetida por via eletrónica à autoridade competente, a quem compete efetuar os controlos factuais no local de trabalho indicado.

3 — A declaração referida na alínea a) do n.º 1 e os documentos previstos na alínea b) do mesmo número, quando solicitados para os efeitos do artigo seguinte, são apresentados em português ou acompanhados de uma tradução certificada nos termos legais.

4 — Os documentos referidos na alínea b) do n.º 1 devem ser conservados durante todo o período de destacamento e estar disponíveis num local acessível e claramente identificado no território português, nomeadamente:

- a) No local de trabalho indicado na declaração;
- b) No estaleiro de construção;
- c) Na base de operações ou o veículo com o qual o serviço é fornecido.

5 — O disposto neste artigo aplica-se, com as devidas adaptações, ao destacamento de trabalhadores em território português por prestador de serviços estabelecido num Estado que não seja Estado-Membro.

6 — Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 1, 3 e 4 e contraordenação leve a comunicação da declaração em violação do disposto no n.º 2.

Artigo 10.º

Inspeções

1 — A autoridade competente realiza as inspeções necessárias, a fim de assegurar a aplicação da presente lei aos destacamentos de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços realizada em território português.

2 — Sem prejuízo da realização de verificações aleatórias, as inspeções referidas no número anterior baseiam-se numa avaliação de risco, em que são identificados os setores de atividade nos quais se concentra, no território português, o emprego de trabalhadores destacados para a prestação de serviços.

3 — Para efeitos da avaliação de risco referida no número anterior, podem igualmente ser tidos em conta, designadamente:

- a) A realização de grandes projetos de infraestrutura;
- b) A existência de longas cadeias de subcontratação;
- c) A proximidade geográfica;
- d) Os problemas e necessidades de setores específicos;
- e) O historial de infrações;
- f) A vulnerabilidade de certos grupos de trabalhadores.

4 — Nas situações de destacamento de trabalhadores por um prestador de serviços estabelecido em Portugal, a autoridade competente continua a assegurar, nos termos legalmente previstos, o acompanhamento, o controlo e a adoção de medidas de supervisão e execução que sejam necessárias, em cooperação com o Estado-Membro de acolhimento, para garantir a conformidade com as condições de trabalho aplicáveis.

5 — Nas situações de destacamento referidas nos números anteriores e quando existam factos que indiquem eventuais irregularidades, a autoridade competente comunica, por iniciativa própria, sem demora injustificada, ao Estado-Membro em causa quaisquer informações relevantes.



CAPÍTULO IV

Proteção dos direitos dos trabalhadores destacados

Artigo 11.º

Defesa dos direitos

1 — Em caso de incumprimento das condições de trabalho previstas no artigo 7.º do Código do Trabalho e no artigo 3.º-A da presente lei, o trabalhador destacado em território português tem direito:

- a) A apresentar queixa contra o empregador, junto da autoridade competente; e
- b) A instaurar ação judicial em tribunal competente por eventuais danos resultantes desse incumprimento, mesmo após a cessação da respetiva relação laboral, nos termos da lei.

2 — As organizações sindicais e outros terceiros, tais como associações e outras organizações jurídicas que tenham um interesse legítimo, de acordo com os seus estatutos, em garantir o cumprimento do disposto na presente lei, bem como das normas previstas no Código do Trabalho relativas a destacamento de trabalhadores, têm legitimidade processual para intervir em nome ou em apoio do trabalhador destacado ou do seu empregador, desde que exista autorização expressa da pessoa representada.

3 — O trabalhador destacado que exerça os direitos referidos no n.º 1, diretamente ou através das organizações referidas no número anterior, é protegido, nos termos do previsto nos artigos 24.º e 25.º do Código do Trabalho, contra qualquer tratamento discriminatório por parte do empregador por causa desse exercício.

4 — O empregador do trabalhador destacado, ainda que este tenha regressado ao Estado-Membro de estabelecimento, é responsável por quaisquer obrigações devidas nos termos da lei, que resultem da respetiva relação laboral, em especial:

- a) Por quaisquer retribuições líquidas em atraso;
- b) Por quaisquer pagamentos em atraso ou reembolsos de impostos ou contribuições para a segurança social indevidamente retidas da retribuição do trabalhador;
- c) Pelo reembolso de quaisquer montantes em relação à retribuição líquida ou do alojamento, retidos ou deduzidos da retribuição para pagamento do alojamento fornecido pelo empregador;
- d) Pelas quotizações do empregador devidas a fundos comuns ou a organizações de parceiros sociais, se for caso disso, indevidamente retidas das retribuições do trabalhador.

Artigo 12.º

Responsabilidade na subcontratação

1 — Nas situações de destacamento abrangidas pelos artigos 6.º e 8.º do Código do Trabalho e para efeitos das condições de trabalho previstas no artigo 7.º do mesmo Código e no artigo 3.º-A da presente lei, o contratante a quem o serviço é prestado é solidariamente responsável nos termos do n.º 4 do artigo 551.º do referido Código, bem como por qualquer retribuição líquida em atraso correspondente à retribuição mínima legal, convencional ou garantida por contrato de trabalho, devida ao trabalhador destacado pelo prestador de serviços, enquanto subcontratante direto.

2 — A responsabilidade referida no número anterior é limitada aos direitos do trabalhador adquiridos no âmbito da relação contratual entre o contratante e o prestador de serviços, enquanto subcontratante direto.

CAPÍTULO V**Execução transfronteiriça de sanções pecuniárias de caráter administrativo ou coimas****Artigo 13.º****Âmbito das medidas e procedimentos de execução transfronteiriça**

1 — Os princípios de assistência mútua, as medidas e os procedimentos previstos no presente capítulo aplicam-se:

- a) Ao pedido de notificação da decisão das autoridades administrativas ou judiciais de outros Estados membros que impõe uma sanção pecuniária de caráter administrativo ou coima;
- b) Ao pedido de execução de decisões das autoridades administrativas ou judiciais portuguesas que aplicam coimas, relativas ao destacamento de trabalhadores em território português por um prestador de serviços estabelecido noutro Estado-Membro;
- c) Ao reconhecimento e execução, em território português, das decisões das autoridades administrativas ou judiciais de outros Estados membros que aplicam sanções pecuniárias de caráter administrativo ou coimas, relativas ao destacamento de trabalhadores noutro Estado-Membro por um prestador de serviços estabelecido em Portugal.

2 — O presente capítulo é aplicável às sanções pecuniárias de caráter administrativo ou coimas, incluindo taxas e sobretaxas, impostas pelas autoridades competentes, ou confirmadas por órgãos administrativos ou judiciais, relacionadas com o não cumprimento das normas relativas ao destacamento de trabalhadores.

Artigo 14.º**Pedidos de cobrança e de notificação**

1 — A autoridade requerente de um pedido de cobrança de uma sanção pecuniária de caráter administrativo ou coima, ou de um pedido de notificação da decisão que a impõe, efetua os pedidos tempestivamente, através de instrumento uniforme.

2 — O instrumento uniforme referido no número anterior, transmitido nos termos do artigo 20.º, indica, designadamente:

- a) O nome, o endereço conhecido do destinatário e outras informações ou dados relevantes para a sua identificação;
- b) Um resumo dos factos e das circunstâncias da infração, a natureza do delito e as regras pertinentes aplicáveis;
- c) O instrumento que permite a execução em território nacional e todas as outras informações ou documentos importantes, incluindo os de natureza judicial, relativos à queixa correspondente, à sanção pecuniária de caráter administrativo ou à coima;
- d) O nome, o endereço e outros elementos de contacto da autoridade competente responsável pela apreciação da sanção pecuniária de caráter administrativo ou coima e, se for diferente, do organismo competente para facultar mais informações sobre a sanção administrativa ou coima;
- e) A possibilidade de contestação da obrigação de pagamento ou da decisão que a impõe.

3 — Para além do disposto no número anterior, o pedido indica:

- a) No caso da notificação de uma decisão, a finalidade da notificação e o prazo em que deve ser efetuada;
- b) No caso de cobrança:
 - i) A data em que a sentença ou a decisão transitou em julgado ou se tornou definitiva;
 - ii) Uma descrição da natureza e do montante da sanção pecuniária de caráter administrativo ou coima;

iii) As datas relevantes para o processo de execução, incluindo se, e de que modo, a sentença ou a decisão foi notificada ao requerido ou requeridos, ou proferida à revelia;

iv) A confirmação da autoridade requerente de que a sanção administrativa ou coima não é passível de recurso;

v) A queixa que originou o processo e os elementos que a compõem.

4 — A autoridade competente, enquanto autoridade requerida, toma todas as medidas necessárias, em conformidade com o regime processual aplicável às contraordenações laborais, para, no prazo máximo de um mês a contar da receção do pedido:

a) Notificar o prestador de serviços da decisão que impõe uma sanção pecuniária de carácter administrativo ou coima e dos documentos pertinentes do pedido;

b) Proceder ao envio do pedido de cobrança de uma sanção pecuniária de carácter administrativo ou coima para os tribunais portugueses, bem como de outros documentos pertinentes.

5 — A autoridade competente, enquanto autoridade requerida, informa, logo que possível, a autoridade requerente:

a) Do seguimento dado ao pedido de cobrança e notificação e, especificamente, da data em que o destinatário foi notificado;

b) Dos motivos de recusa da execução de pedido de cobrança de uma sanção pecuniária de carácter administrativo ou coima ou da notificação de decisão que imponha uma sanção administrativa ou coima, nos termos previstos no presente capítulo.

Artigo 15.º

Assistência mútua em pedidos de notificação

1 — Em situação de destacamento de trabalhadores em território português por um prestador de serviços estabelecido noutro Estado-Membro, e na impossibilidade de notificação de uma decisão que impõe uma coima aplicada de acordo com a legislação portuguesa, a autoridade competente requer à autoridade competente do Estado-Membro de estabelecimento a realização dessa notificação.

2 — Em situação de destacamento de trabalhadores para outro Estado-Membro por uma empresa estabelecida em Portugal, a autoridade competente, enquanto autoridade requerida do pedido de notificação de decisão que impõe uma sanção pecuniária de carácter administrativo ou coima aplicada pelo Estado-Membro de acolhimento, procede à notificação sem mais formalidades, sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 17.º

3 — Na situação referida no número anterior, a autoridade competente, enquanto autoridade requerida, age em conformidade com a legislação portuguesa aplicável às mesmas infrações ou decisões ou, não havendo, a infrações ou decisões semelhantes, sem prejuízo de se considerarem produzidos os mesmos efeitos como se a notificação tivesse sido efetuada pelo Estado-Membro requerente.

Artigo 16.º

Assistência mútua e reconhecimento de pedidos de cobrança

1 — Em situação de destacamento de trabalhadores em território português por um prestador de serviços estabelecido noutro Estado-Membro a quem não tenha sido possível cobrar uma coima a que foi condenado, quando a decisão se tenha tornado definitiva ou transitado em julgado, a ACT requer à autoridade competente do Estado-Membro de estabelecimento a realização dessa cobrança.

2 — Na situação referida no número anterior, a ACT, enquanto autoridade requerente do pedido de cobrança, dá conhecimento de qualquer documento pertinente relativo à cobrança da coima, incluindo a sentença ou a decisão definitiva sob a forma de uma cópia autenticada, que constitua nos termos da legislação nacional o título definitivo do pedido de cobrança.



3 — Em situação de destacamento de trabalhadores para outro Estado-Membro por uma empresa estabelecida em Portugal, a ACT, enquanto autoridade requerida de um pedido de cobrança de uma sanção pecuniária de carácter administrativo ou coima, reconhece essa decisão sem mais formalidades quando acompanhada do instrumento uniforme e confirmada pela autoridade requerente de que não é passível de recurso, transmitida nos termos do artigo 20.º, e toma imediatamente todas as medidas necessárias para a sua execução, sem prejuízo dos motivos de recusa previstos no presente capítulo.

4 — Na situação referida no número anterior, a ACT desencadeia o processo de cobrança junto dos tribunais competentes para o efeito, em conformidade com o disposto na Lei n.º 107/2009, de 14 de setembro, alterada pela Lei n.º 63/2013, de 27 de agosto, considerando-se produzidos os mesmos efeitos como se a cobrança tivesse sido efetuada pelo Estado-Membro requerente.

Artigo 17.º

Motivos de recusa

1 — A ACT, enquanto autoridade requerida, não é obrigada a aceitar ou desencadear um pedido de cobrança ou a proceder à notificação de uma decisão se o pedido não contiver a informação referida nos n.ºs 1 a 3 do artigo 14.º, for incompleto ou manifestamente não corresponder à decisão a que se refere.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a ACT, enquanto autoridade requerida, pode recusar-se a desencadear o processo de cobrança quando:

a) Na sequência de inquéritos realizados pela autoridade competente requerida, é manifesto que os custos ou recursos previstos necessários para a cobrança da sanção pecuniária de carácter administrativo ou coima são desproporcionados em relação ao montante a cobrar ou dariam origem a grandes dificuldades;

b) A sanção pecuniária de carácter administrativo ou coima total é inferior a € 350 ou ao equivalente deste montante;

c) Não são respeitados direitos e liberdades fundamentais de defesa, bem como princípios jurídicos que se lhe aplicam nos termos consagrados na Constituição.

Artigo 18.º

Suspensão do procedimento

1 — O procedimento de execução transfronteiriça da sanção administrativa ou coima aplicada é suspenso na pendência da decisão da instância ou da autoridade competente na matéria do Estado-Membro requerente se, no decurso do procedimento de cobrança ou notificação, o prestador de serviços em causa, ou uma parte interessada, impugnar a sanção pecuniária de carácter administrativo ou coima ou a queixa correspondente, ou recorrer das mesmas, nos termos previstos na lei.

2 — Qualquer impugnação deve ser feita, ou o recurso deve ser interposto, junto da instância ou autoridade competente do Estado-Membro requerente.

3 — A autoridade requerente deve notificar imediatamente a autoridade requerida da referida contestação.

4 — Os litígios relativos às medidas de execução ordenadas no Estado-Membro requerido ou à validade de uma notificação efetuada por uma autoridade requerida são dirimidos pela instância competente ou autoridade judicial desse Estado-Membro, nos termos da legislação aplicável.

Artigo 19.º

Despesas

1 — Os montantes cobrados, respeitantes às sanções pecuniárias de carácter administrativo ou coimas impostas por outro Estado-Membro em relação a situações de destacamento de trabalhadores por um prestador de serviços estabelecido em Portugal, reverterem a favor da autoridade



competente, enquanto autoridade requerida, nos termos da Lei n.º 107/2009, de 14 de setembro, alterada pela Lei n.º 63/2013, de 27 de agosto.

2 — Os montantes cobrados nos termos do número anterior são devidos em euros, de acordo com a legislação aplicável a pedidos semelhantes em Portugal.

3 — A autoridade requerida, se necessário, converte o montante da sanção pecuniária de caráter administrativo ou coima à taxa de câmbio em vigor no momento em que foi imposta a sanção administrativa ou coima, nos termos legalmente previstos.

4 — O Estado Português renuncia, em condições de reciprocidade, a reclamar qualquer restituição de despesas resultantes da assistência e cooperação que tenha prestado ao abrigo da presente lei.

Artigo 20.º

Sistema de Informação do Mercado Interno

A cooperação administrativa e a assistência mútua entre as autoridades competentes dos Estados membros previstas na presente lei são estabelecidas através do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), previsto no Regulamento (UE) n.º 1024/2012, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012.

CAPÍTULO VI

Disposições finais

Artigo 21.º

Regime das contraordenações

1 — O regime de responsabilidade contraordenacional previsto nos artigos 548.º a 566.º do Código do Trabalho aplica-se às infrações por violação da presente lei.

2 — As contraordenações e os procedimentos de notificação e cobrança de sanção pecuniária de caráter administrativo ou coima, previstos na presente lei, seguem o regime processual aplicável às contraordenações laborais e de segurança social, aprovado pela Lei n.º 107/2009, de 14 de setembro, alterada pela Lei n.º 63/2013, de 27 de agosto, bem como o disposto no artigo seguinte.

Artigo 22.º

Procedimentos de cobrança

1 — Nos casos de execução da sanção pecuniária de caráter administrativo ou coima, quando o prestador de serviços não pagar voluntariamente uma coima aplicada na sequência de um processo de contraordenações e tenha cessado o destacamento, a ACT pode declarar a impossibilidade de cobrança e iniciar o procedimento previsto no artigo 16.º da presente lei, não sendo necessário recorrer ao regime geral das contraordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de outubro, 244/95, de 14 de setembro, e 323/2001, de 17 de dezembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de dezembro.

2 — Quando o processo contraordenacional se encontre no tribunal competente para proceder à execução da sanção pecuniária de caráter administrativo ou coima, na sequência do seu envio pela ACT para impugnação judicial ou para execução, este apenas procede à execução quando sejam conhecidos bens penhoráveis do prestador de serviços que se afigurem suficientes face ao valor da execução, abstendo-se de executar quando o montante seja inferior aos custos e despesas prováveis da execução.

3 — Quando o tribunal competente não procede à execução nos termos do número anterior, devolve o respetivo processo à ACT, para que esta o reenvie à autoridade competente requerente



no prazo de 10 dias, para os efeitos previstos no artigo 16.º, equivalendo este reenvio como declaração de impossibilidade de cobrança.

Artigo 23.º

Regiões autónomas

Sem prejuízo das competências legais próprias, as competências atribuídas pela presente lei às autoridades e serviços administrativos são, nas regiões autónomas, exercidas pelos órgãos e serviços das respetivas administrações regionais.

Artigo 24.º

Entrada em vigor

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

113784876



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 101-F/2020

de 7 de dezembro

Sumário: Transpõe as Diretivas (UE) 2017/159 e 2018/131, relativas ao trabalho a bordo das embarcações de pesca e à atividade de marítimos a bordo de navios.

A Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), também conhecida como «Declaração de direitos dos marítimos», estabelece as condições mínimas de trabalho e de vida para os marítimos a bordo de navios da marinha de comércio, prevendo obrigações para os armadores, para os Estados de bandeira, os Estados do porto e para os Estados fornecedores de mão-de-obra, e contribuindo, dessa forma, para a concorrência leal no setor dos transportes marítimos.

A Associação de Armadores da Comunidade Europeia e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes, parceiros sociais do setor dos transportes marítimos, celebraram um acordo que reproduziu a maioria das disposições obrigatórias da Convenção e que veio a ser aplicado na União Europeia através da Diretiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009. Esta diretiva foi transposta para o ordenamento interno através da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, que regula a atividade de marítimos a bordo de navios que arvoram a Bandeira Portuguesa, bem como as responsabilidades do Estado Português enquanto Estado de bandeira ou do porto.

Por sua vez, a Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, foi transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março.

Em 2014 foram efetuadas emendas à Convenção, pelo que foi celebrado novo acordo entre os parceiros sociais, reproduzindo as disposições obrigatórias dessas emendas. Este acordo é aplicado na União Europeia através da Diretiva (UE) 2018/131 do Conselho, de 23 de janeiro de 2018.

O Estado Português ratificou a Convenção do Trabalho Marítimo, na sua versão original, pelo que importa proceder, desde já, à conformação do ordenamento jurídico português com as obrigações resultantes de todas as emendas, não obstante encontrar-se ainda em curso o processo de ratificação nos termos da Constituição da República Portuguesa. Com efeito, por um lado, as disposições obrigatórias das emendas de 2014 são introduzidas na ordem jurídica interna através da transposição da Diretiva (UE) 2018/131 do Conselho, de 23 de janeiro de 2018, e, por outro, embora seja expectável a sua ratificação, a matéria tratada pelas demais emendas pode ser objeto de iniciativa legislativa nacional.

O presente decreto-lei pretende, em cumprimento das obrigações emergentes das emendas de 2014, assegurar a existência de sistemas de garantia financeira, rápidos e eficazes, para dar assistência a marítimos abandonados pelo armador, e garantir o pagamento pelo armador de uma indemnização em caso de morte ou incapacidade de longa duração do marítimo resultante de acidente de trabalho ou de doença profissional.

Para tal, após consulta das organizações representativas de armadores e de marítimos, optou-se por prever a forma de seguro, no que toca à garantia de repatriamento, por ser esse o procedimento normalmente adotado pelos armadores, em especial seguros proporcionados por clubes de proteção e indemnização, e, quanto à responsabilidade dos armadores, reflete-se os sistemas já instituídos em Portugal, prevendo-se a forma de seguro e a forma de regime geral de segurança social dos trabalhadores por conta de outrem, respetivamente, para a reparação de danos emergentes de acidente de trabalho e de doença profissional. Quanto aos marítimos não abrangidos por aqueles sistemas, a garantia financeira assume a forma de um seguro, de outro regime de proteção social ou outra forma de garantia financeira equivalente.

Em cumprimento das emendas de 2016, permite-se a prorrogação da validade do certificado de trabalho marítimo por um período máximo de cinco meses quando, após uma inspeção de renovação com resultado favorável, o novo certificado não puder ser logo emitido.

Por outro lado, em cumprimento das emendas de 2018, pretende-se garantir que, caso o marítimo seja vítima de atos de pirataria ou de assalto à mão armada contra o navio onde presta



trabalho, o seu contrato de trabalho continua a produzir efeitos, que o seu salário continua a ser pago e que são mantidas as demais prestações decorrentes da lei, de instrumento de regulamentação coletiva de trabalho aplicável ou do contrato de trabalho e, ainda, que não é aplicável o prazo normal para exercício do direito a repatriamento, enquanto aquele for mantido em cativeiro a bordo ou fora do navio.

Ademais, em 14 de junho de 2007, a OIT adotou a Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas com o objetivo de criar um instrumento único e coerente para completar as normas internacionais em matéria de condições de vida e de trabalho aplicáveis no setor.

A aplicação na União Europeia das disposições da Convenção é assegurada pela Diretiva (UE) 2017/159 do Conselho, de 19 de dezembro de 2016, que aplica o Acordo Relativo à Aplicação da Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas, de 2007, da OIT, celebrado em 21 de maio de 2012, entre a Confederação Geral das Cooperativas Agrícolas da União Europeia, a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes e a Associação das Organizações Nacionais das Empresas de Pesca da União Europeia.

Com efeito, reconhecendo-se que a globalização tem um impacto profundo sobre o setor da pesca, sendo considerada uma atividade perigosa, quando comparada com outras atividades profissionais, resultaram da Convenção e da diretiva um conjunto de novas diretrizes e princípios, com vista a assegurar que os trabalhadores tenham condições de trabalho dignas a bordo dos navios ou embarcações de pesca, nomeadamente no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de trabalho a bordo, condições de serviço, alojamento e alimentação, segurança no trabalho e proteção da saúde, assistência médica e segurança social.

Por outro lado, regulam-se as responsabilidades dos Estados enquanto Estado de bandeira ou do porto, tendo em vista o cumprimento de disposições obrigatórias da Convenção.

Neste sentido, é fundamental atualizar o regime constante da Lei n.º 15/97, de 31 de maio, que estabelece o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca, e do Decreto-Lei n.º 116/97, de 12 de maio, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 93/103/CE do Conselho, de 23 de novembro, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios de pesca, ambos nas suas redações atuais, cumprindo, assim, todas as exigências previstas na diretiva e na Convenção.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

O presente decreto-lei foi publicado na separata do *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 33, de 4 de novembro de 2020.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 62/2020, de 13 de outubro, e nos termos das alíneas a) e b) 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) 2017/159 do Conselho, de 19 de dezembro de 2016, que aplica o Acordo Relativo à Aplicação da Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas, de 2007, da Organização Internacional do Trabalho (Convenção n.º 188), celebrado em 21 de maio de 2012, entre a Confederação Geral das Cooperativas Agrícolas da União Europeia, a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) e a Associação das Organizações Nacionais das Empresas de Pesca da União Europeia, e a Diretiva (UE) 2018/131 do Conselho, de 23 de janeiro de 2018, que aplica o acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia e pela ETF para alterar a Diretiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, em conformidade com as emendas de 2014 à Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, aprovadas pela Conferência Internacional do Trabalho, em 11 de junho de 2014, procedendo:

a) À terceira alteração à Lei n.º 15/97, de 31 de maio, alterada pelas Leis n.ºs 114/99, de 3 de agosto, e 29/2018, de 16 de julho, que estabelece o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca;



b) À segunda alteração da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, alterada pela Lei n.º 29/2018, de 16 de julho, que regula a atividade de marítimos a bordo de navios que arvoram a Bandeira Portuguesa, bem como as responsabilidades do Estado Português enquanto Estado de bandeira ou do porto;

c) À terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 116/97, de 12 de maio, alterado pelas Leis n.ºs 113/99, de 3 de agosto, e 3/2014, de 28 de janeiro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 93/103/CE do Conselho, de 23 de novembro, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios de pesca;

d) À terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 27/2015, de 6 de fevereiro, e 93/2020, de 3 de novembro, relativo à inspeção de navios pelo Estado do porto.

Artigo 2.º

Alteração à Lei n.º 15/97, de 31 de maio

Os artigos 1.º, 3.º, 4.º, 6.º, 21.º, 27.º, 35.º e 37.º da Lei n.º 15/97, de 31 de maio, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — Ao contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca aplicam-se as regras da presente lei e, nas matérias não reguladas, as regras gerais do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual.

7 — Ao contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca aplicam-se as regras específicas em matéria de segurança e saúde no trabalho a bordo dos navios ou embarcações de pesca e, subsidiariamente, as regras gerais do regime da promoção da segurança e saúde no trabalho, estabelecido pela Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.

8 — A presente lei regula, ainda, as responsabilidades do Estado Português enquanto Estado de bandeira ou do porto, em cumprimento de disposições obrigatórias da Convenção sobre o Trabalho no Setor da Pesca, de 2007, da Organização Internacional do Trabalho (Convenção n.º 188).

Artigo 3.º

[...]

1 — O contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca é aquele pelo qual o tripulante, também designado como marítimo para efeitos da presente lei, se obriga, mediante retribuição, a prestar a sua atividade profissional a um armador de pesca, sob a autoridade e direção deste ou do seu representante legal.

2 — [...]

Artigo 4.º

[...]

Para efeitos da presente lei, considera-se:

a) [Anterior alínea b).]

b) [Anterior alínea c).]



c) Navio ou embarcação de pesca — todo o navio registado e licenciado para a atividade da pesca, seja qual for a área de exploração ou as artes de pesca utilizadas;

d) [Anterior alínea e).]

e) Tripulante — qualquer pessoa contratada, seja a que título for, ou que exerça uma atividade profissional a bordo de um navio ou embarcação de pesca, incluindo as pessoas que trabalham a bordo e que são remuneradas com base numa parte das capturas, excluindo pilotos, pessoas em terra a efetuar trabalhos a bordo de um navio ou embarcação de pesca e observadores do pescado.

Artigo 6.º

[...]

1 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) Os restantes elementos constantes no anexo à presente lei e da qual faz parte integrante, salvo se já estiverem assegurados por lei ou por instrumento de regulamentação coletiva de trabalho.

2 — [...]

3 — [...]

4 — O tripulante dispõe do prazo de três dias para analisar o contrato de trabalho e aconselhar-se sobre o seu conteúdo de modo a ficar informado sobre o mesmo antes da sua celebração.

5 — O contrato de trabalho, cuja cópia deve ser entregue ao tripulante, deve ser conservado a bordo, em formato eletrónico ou em suporte papel, e estar à disposição do mesmo, bem como, em conformidade com a legislação especial aplicável, de outras partes interessadas que o solicitem.

Artigo 21.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — Não é considerado trabalho suplementar nem está sujeito aos limites do artigo anterior, mesmo que fora do período normal de trabalho:

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

4 — Logo que as situações descritas no número anterior fiquem normalizadas deve ser assegurado aos tripulantes um período de descanso adequado.

Artigo 27.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — A pedido do tripulante, o pagamento da retribuição pode ser efetuado, no todo ou em parte, a pessoa a quem este designar.



Artigo 35.º

[...]

1 — O menor não pode prestar trabalho a bordo entre as 22 horas de um dia e as 7 horas do dia seguinte, ou em período previsto em regulamentação coletiva de trabalho de, pelo menos, 9 horas consecutivas que abranja um intervalo compreendido entre as 0 e as 5 horas.

2 — O menor pode prestar trabalho noturno:

a) Na medida do necessário para a sua formação efetiva no quadro de programas e horários estabelecidos, desde que não ocorra no intervalo compreendido entre as 0 e as 5 horas;

b) Quando seja indispensável para prevenir ou reparar prejuízo grave para o navio ou embarcação, devido a facto anormal e imprevisível ou a circunstância excecional ainda que previsível, cujas consequências não podiam ser evitadas, desde que não haja outro tripulante disponível e por um período não superior a cinco dias úteis.

3 — Na situação a que se refere a alínea b) do número anterior, o menor tem direito a um período equivalente de descanso compensatório, a gozar nas três semanas seguintes.

Artigo 37.º

[...]

1 — *(Revogado.)*

2 — Constitui contraordenação grave a violação dos n.ºs 2 e 3 do artigo 5.º, da alínea a) do artigo 7.º, do artigo 10.º, dos n.ºs 2, 9 e 12 do artigo 10.º-B, do artigo 10.º-C, do n.º 2 do artigo 18.º, do artigo 20.º, dos n.ºs 1 e 2 do artigo 22.º, dos artigos 24.º e 28.º, do n.º 4 do artigo 32.º, dos artigos 33.º a 36.º e dos n.ºs 2 e 4 do artigo 36.º-C.

3 — Constitui contraordenação leve a violação do artigo 6.º, dos n.ºs 3, 10 e 11 do artigo 10.º-B, do n.º 2 do artigo 21.º, do n.º 2 do artigo 23.º e do artigo 29.º

4 — O regime geral da responsabilidade contraordenacional, previsto nos artigos 548.º a 566.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual, aplica-se às infrações decorrentes da violação da presente lei, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas, nas Regiões Autónomas, aos respetivos órgãos e serviços regionais.

5 — Às contraordenações previstas nos n.ºs 2 e 3, aplica-se o regime processual aplicável às contraordenações laborais e de segurança social, aprovado pela Lei n.º 107/2009, de 14 de setembro, na sua redação atual.»

Artigo 3.º

Aditamento à Lei n.º 15/97, de 31 de maio

São aditados à Lei n.º 15/97, de 31 de maio, na sua redação atual, os artigos 9.º-A, 10.º-B, 10.º-C, 16.º-A, 20.º-A, 36.º-A, 36.º-B, 36.º-C, 36.º-D e 36.º-E, com a seguinte redação:

«Artigo 9.º-A

Aptidão física e psíquica do tripulante

1 — A aptidão física e psíquica do tripulante é comprovada através de ficha de aptidão emitida pelo médico de medicina do trabalho.

2 — Sem prejuízo das regras gerais aplicáveis em matéria de segurança e saúde no trabalho, os exames médicos e a emissão de certificados médicos do tripulante devem respeitar o disposto no Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro.



Artigo 10.º-B

Procedimento de queixa a bordo

1 — O tripulante pode apresentar, ao responsável de quem dependa diretamente, queixa oral ou escrita sobre qualquer ocorrência que viole disposições obrigatórias previstas na legislação relativa ao trabalho a bordo das embarcações de pesca, no decurso da ocorrência ou no prazo contínuo de cinco dias a contar do seu termo.

2 — O responsável direto do tripulante deve decidir a questão objeto da queixa, caso tenha competência para o efeito, ou transmiti-la imediatamente ao responsável competente.

3 — A decisão sobre a queixa deve ser comunicada ao tripulante no prazo contínuo de cinco dias, podendo o responsável prorrogá-la por mais três dias, se a complexidade da matéria o exigir, devendo neste caso informar o tripulante antes do termo do prazo inicial.

4 — Se, no prazo referido no número anterior, não houver resposta ou esta não for satisfatória, o tripulante pode, nos cinco dias posteriores, apresentar a queixa ao comandante ou mestre, especificando, se for caso disso, o motivo da sua insatisfação.

5 — É aplicável à decisão do comandante ou mestre o disposto no n.º 3.

6 — Se a queixa não for decidida a bordo, o tripulante pode submetê-la ao armador, o qual dispõe de um prazo de 15 dias de calendário para a decidir, podendo, se necessário, consultar o tripulante em causa ou um seu representante.

7 — O disposto nos números anteriores não prejudica o direito do tripulante de apresentar queixa diretamente ao comandante ou mestre ou, em razão da matéria, à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) ou à Autoridade para as Condições do Trabalho.

8 — O tripulante pode solicitar a outro tripulante com conhecimentos adequados que se encontre a bordo aconselhamento confidencial e imparcial sobre os procedimentos de queixa a que pode recorrer.

9 — O tripulante tem o direito de ser assistido ou representado por outro tripulante de sua escolha que se encontre a bordo do mesmo navio ou embarcação de pesca em qualquer ato referente ao procedimento de queixa.

10 — O armador deve entregar ao tripulante, no momento da celebração do contrato ou aquando da entrada em vigor da presente lei, um documento que descreva os procedimentos de queixa a bordo do navio ou embarcação de pesca e indique os contactos das autoridades competentes, bem como, se for caso disso, o nome dos tripulantes que podem prestar aconselhamento nos termos do n.º 8.

11 — As queixas e as respetivas decisões devem ser registadas, sendo remetida uma cópia das mesmas ao tripulante em questão.

12 — É proibida qualquer forma de represália ou tratamento mais desfavorável ao tripulante que tenha apresentado queixa.

13 — Para efeitos do presente artigo, a queixa pode ser apresentada por um tripulante, uma organização profissional, uma associação, um sindicato ou, de um modo geral, por qualquer pessoa interessada na segurança da embarcação, incluindo nos riscos relativos à segurança e à saúde dos tripulantes a bordo.

14 — O presente artigo não se aplica às queixas que as autoridades competentes considerem manifestamente infundadas.

Artigo 10.º-C

Afixação de documentos

1 — Devem ser afixados em local acessível do navio ou embarcação de pesca:

a) A escala de serviço a navegar ou no porto;

b) O número máximo de horas de trabalho ou o número mínimo de horas de descanso prescrito pela legislação nacional ou por convenção coletiva de trabalho aplicável.



2 — A informação referida no número anterior deve ser redigida em língua portuguesa, devendo ser traduzida em língua inglesa caso a embarcação exerça a sua atividade fora das águas costeiras nacionais, de acordo com o modelo aprovado por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do trabalho, solidariedade e segurança social e do mar.

3 — Ficam dispensados da afixação dos documentos previstos nos números anteriores os navios ou embarcações que, pelas suas características, não possibilitem tal afixação, devendo o armador garantir que os documentos estão disponíveis a bordo.

Artigo 16.º-A

Serviços de recrutamento e colocação

Sempre que haja recurso a serviços de recrutamento e colocação de tripulantes a bordo de navios ou embarcações de pesca de bandeira portuguesa, o armador deve assegurar, na medida do possível, que estes serviços quando estabelecidos em Estados que não ratificaram a Convenção n.º 188 respeitam as prescrições da mesma.

Artigo 20.º-A

Limites de tempo de trabalho e de descanso

1 — A duração do trabalho, incluindo o trabalho suplementar, não pode ser superior a:

- a) 14 horas em cada período de 24 horas;
- b) 72 horas em cada período de sete dias.

2 — O tripulante tem direito a um período de descanso não inferior a 10 horas, que apenas pode ser dividido em dois períodos, devendo um período ter, pelo menos, 6 horas de duração, salvo no descanso diário a navegar, que não pode ser inferior a 12 horas, sendo 8 horas consecutivas.

3 — O intervalo entre dois períodos de descanso, consecutivos ou interpolados, não pode ser superior a 14 horas.

4 — O disposto nos números anteriores aplica-se sem prejuízo do disposto no Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual, relativamente ao trabalho de menor.

Artigo 36.º-A

Cumprimento da Convenção n.º 188 em navio ou embarcação de pesca que arvora a Bandeira Portuguesa

1 — O cumprimento das obrigações decorrentes da Convenção n.º 188 é assegurado através de um sistema de inspeção e da emissão de um documento de conformidade das condições de trabalho e de vida a bordo de navio ou embarcação de pesca.

2 — Sem prejuízo do disposto no artigo seguinte, a inspeção e a emissão do documento de conformidade referidos no número anterior são assegurados pela DGRM.

3 — O disposto no presente capítulo relativamente à emissão do documento de conformidade é aplicável aos navios ou embarcações de pesca que arvoreem a Bandeira Portuguesa, que passem mais de três dias no mar e que tenham um comprimento igual ou superior a 24 m ou que naveguem habitualmente a mais de 200 milhas náuticas da costa ou para além do limite exterior da plataforma continental, se este for mais distante.

Artigo 36.º-B

Inspeção e certificação por organizações reconhecidas

1 — A inspeção e a emissão do documento de conformidade podem ser realizadas por organizações reconhecidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009, do Parlamento Europeu e



do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios ou embarcações, desde que:

a) Possuam competência e independência para o exercício das atividades de inspeção e certificação, nomeadamente:

i) Competências técnicas e conhecimentos adequados sobre o funcionamento dos navios ou embarcações de pesca, incluindo as condições mínimas necessárias para o trabalho a bordo dos navios ou embarcações de pesca, as condições de emprego, o alojamento, as instalações de lazer, a alimentação e o serviço de mesa, a prevenção de acidentes, a proteção da saúde, os cuidados médicos, o bem-estar e a proteção em matéria de segurança social;

ii) Conhecimentos adequados sobre a legislação relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios ou embarcações, nos termos do referido regulamento;

b) Sejam autorizadas para o efeito pela DGRM, mediante acordo escrito.

2 — A autorização a que se refere o número anterior deve abranger, pelo menos, a competência para exigir a correção de deficiências relativas às condições de trabalho e de vida dos tripulantes que as mesmas tenham constatado e para efetuar inspeções sobre essas matérias a pedido da autoridade competente do porto em que o navio ou embarcação de pesca faça escala.

3 — As organizações reconhecidas cooperam com as administrações de controlo do Estado do porto sempre que esteja em causa um navio ou embarcação de pesca de bandeira portuguesa pelas mesmas classificado, em especial de modo a facilitar a retificação das deficiências detetadas no que respeita às condições de vida e de trabalho dos tripulantes.

4 — É aplicável o disposto nos artigos 7.º a 10.º, 12.º e 13.º, nos n.ºs 2 a 5 do artigo 14.º, nas alíneas a) a f) do n.º 1 e nos n.ºs 2 a 7 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 13/2012, de 20 de janeiro, na sua redação atual, com as devidas adaptações.

5 — A DGRM dá conhecimento ao Secretariado Internacional do Trabalho da identificação das organizações reconhecidas e autorizadas, do tipo e do âmbito da respetiva autorização e de quaisquer alterações que ocorram.

Artigo 36.º-C

Inspeções

1 — Os inspetores de navios e segurança marítima podem, no exercício de funções de inspeção:

a) Subir a bordo dos navios ou embarcações de pesca que arvoram a Bandeira Portuguesa;

b) Proceder a exames, testes ou inquéritos que julguem necessários para verificar que as disposições da legislação que aplica a Convenção n.º 188 são respeitadas;

c) Determinar a correção de deficiências;

d) No caso de fundada suspeita de infração grave às disposições da legislação a que se refere a alínea b) ou de risco grave para a segurança ou saúde do tripulante a bordo, proceder às diligências necessárias, dando conhecimento imediato ao órgão local da Direção-Geral da Autoridade Marítima, para, no âmbito das suas competências, impedir a saída do navio ou embarcação até que sejam tomadas as medidas adequadas para corrigir a situação;

e) Prestar informações, conselhos técnicos ou recomendações em alternativa à promoção da aplicação de sanções, quando não exista suspeita de infração manifesta às disposições a que se refere a alínea b), que ponha em risco a segurança ou a saúde do tripulante a bordo, nem antecedentes de infrações similares.

2 — São elaborados relatórios da inspeção realizada, remetendo-se cópia, em formato digital, ao comandante ou mestre, em português e em inglês, quando este seja o idioma de trabalho do navio ou embarcação, bem como aos representantes dos tripulantes que a solicitem e à DGRM, quando os relatórios sejam elaborados pelas organizações reconhecidas.

3 — A DGRM conserva os registos das inspeções efetuadas e publicita, no primeiro semestre de cada ano, o relatório da atividade inspetiva do ano anterior.



Artigo 36.º-D

Documento de conformidade das condições de vida e de trabalho a bordo de navio ou embarcação de pesca

1 — O documento de conformidade emitido aos navios ou embarcações de pesca a que se refere o n.º 3 do artigo 36.º-A é válido por um período de quatro anos, prorrogável por mais um ano, mediante requerimento devidamente fundamentado e desde que sujeito a inspeção prévia.

2 — O documento de conformidade referido no número anterior caduca quando expire o seu prazo de validade ou quando o navio ou a embarcação de pesca for sujeito a qualquer alteração estrutural.

Artigo 36.º-E

Inspeção de navios ou embarcações de pesca de bandeira estrangeira

1 — Qualquer navio ou embarcação de pesca que arvore bandeira estrangeira e se encontre em porto ou fundeadouro nacional no decurso normal da sua atividade ou por razões inerentes à sua exploração pode ser inspecionado pela DGRM para verificar:

a) Caso o navio ou a embarcação de pesca arvore a bandeira de um Estado que tenha ratificado a Convenção n.º 188, o cumprimento das disposições obrigatórias da mesma, designadamente as relativas a condições de vida e trabalho a bordo;

b) Caso o navio ou a embarcação de pesca arvore a bandeira de um Estado que não tenha ratificado a Convenção n.º 188, se os respetivos tripulantes beneficiam de um tratamento igual ou mais favorável do que o decorrente da aplicação das disposições obrigatórias da mesma Convenção.

2 — No caso de navio ou embarcação de pesca que arvore bandeira de um Estado que tenha ratificado a Convenção n.º 188, a inspeção a que se refere o número anterior consiste na verificação da regularidade da respetiva certificação, que atesta, salvo prova em contrário, o cumprimento das disposições obrigatórias da mesma Convenção, exceto nos casos em que seja exigida uma inspeção aprofundada.

3 — Os critérios para a inspeção pelo Estado do porto dos navios ou embarcações de pesca que arvoem bandeira estrangeira, assim como o procedimento de inspeção, detenção e de impugnação, encontram-se estabelecidos no Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março, na sua redação atual.»

Artigo 4.º

Aditamento de anexo à Lei n.º 15/97, de 31 de maio

É aditado à Lei n.º 15/97, de 31 de maio, na sua redação atual, o anexo com a redação constante do anexo I do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

Artigo 5.º

Alteração à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro

Os artigos 1.º, 2.º, 20.º, 21.º, 22.º, 27.º, 34.º, 36.º e 43.º da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

a) [...]

b) A Diretiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, que aplica o Acordo celebrado pela ECSA e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), relativo à



Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, na redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2018/131 do Conselho, de 23 de janeiro de 2018, e que altera a Diretiva 1999/63/CE;

c) [...]

d) [...]

e) A Diretiva (UE) 2015/1794 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de outubro de 2015, que altera as Diretivas 2008/94/CE, 2009/38/CE e 2002/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e as Diretivas 98/59/CE e 2001/23/CE do Conselho, no que respeita aos marítimos.

Artigo 2.º

[...]

1 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) [...]

h) 'Pirataria', quaisquer dos atos referidos no artigo 101.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982;

i) 'Assalto à mão armada contra navios', qualquer ato ilícito de violência ou de detenção, ou qualquer ato de depredação ou ameaça que não seja um ato de pirataria, para fins privados, e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo dos navios, nas águas interiores de um Estado, águas arquipelágicas e no mar territorial, ou qualquer ato de incitar ou facilitar intencionalmente um ato descrito acima.

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

Artigo 20.º

[...]

1 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) Atos de pirataria ou de assalto à mão armada contra o navio onde presta trabalho;

e) [...]

f) [...]

g) [...]

h) [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]



6 — [...]

a) Caso o armador não o faça, em relação a marítimo que preste serviço em navio de bandeira portuguesa, sem prejuízo do disposto na presente lei quanto à garantia financeira para o repatriamento;

b) [...]

7 — [...]

8 — [...]

9 — *(Revogado.)*

10 — Constitui contraordenação grave a violação do disposto no n.º 3.

Artigo 21.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — O regime de reparação de acidentes de trabalho e de doenças profissionais consta de legislação própria, sem prejuízo do estipulado na presente lei.

7 — [...]

8 — [...]

9 — [...]

10 — [...]

Artigo 22.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — O disposto nos n.ºs 1 e 2 é aplicável sem prejuízo do disposto no artigo 21.º-C da presente lei.

Artigo 27.º

[...]

1 — A bordo de navio que arvore a Bandeira Portuguesa devem estar disponíveis, em suporte físico ou em suporte eletrónico, exemplares dos contratos de trabalho e dos contratos de prestação de serviço das pessoas contratadas que trabalham a bordo, bem como da presente lei, da Convenção e suas emendas, dos instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho aplicáveis, e dos acordos celebrados pela ECSA e pela ETF sobre a Convenção, anexos à Diretiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, e à Diretiva (UE) 2018/131 do Conselho, de 23 de janeiro de 2018.

2 — [...]

3 — [...]

4 — A bordo dos navios devem também ser conservados os seguintes documentos, cujas cópias devem ser afixadas em lugar bem visível e acessível aos marítimos:

a) O certificado de trabalho marítimo válido e, em anexo, a declaração de conformidade do trabalho marítimo atualizada, ou o certificado provisório de trabalho marítimo válido, quanto a navios aos quais seja aplicável o n.º 1 do artigo 33.º;



b) Os certificados ou documentos equivalentes das garantias financeiras, a que se referem os artigos 20.º-A e 21.º-A.

5 — [...]

6 — [...]

Artigo 34.º

[...]

1 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) [...]

h) [...]

i) [...]

j) [...]

k) [...]

l) [...]

m) [...]

n) [...]

o) Garantia financeira para o repatriamento;

p) Garantia financeira relativa à responsabilidade dos armadores.

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — [...]

Artigo 36.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — Se na data da inspeção de renovação, com resultado favorável, o novo certificado não puder ser emitido e disponibilizado a bordo do navio, a autoridade competente ou uma organização reconhecida e autorizada para o efeito podem prorrogar a validade do certificado de trabalho marítimo existente, por um período não superior a cinco meses, contado a partir do termo dessa validade.

4 — Na situação prevista no número anterior:

a) A prorrogação é objeto de averbamento no certificado existente;

b) O novo certificado é emitido por um período não superior a cinco anos, a partir da data do termo final da validade do anterior certificado, sem a prorrogação, de acordo com as alíneas a) e b) do n.º 2.

5 — O certificado de trabalho marítimo caduca:

a) [Anterior alínea a) do n.º 3.]

b) [Anterior alínea b) do n.º 3.]



c) Se não for averbada a prorrogação da validade do certificado existente, de acordo com a alínea a) do número anterior;

d) [Anterior alínea c) do n.º 3.]

e) [Anterior alínea d) do n.º 3.]

f) [Anterior alínea e) do n.º 3.]

6 — Na situação prevista nas alíneas d), e) ou f) do número anterior a emissão de novo certificado depende de uma inspeção aprofundada com resultado favorável, a realizar nos termos do artigo 38.º

7 — A autoridade competente ou, sendo caso disso, uma organização reconhecida e autorizada para o efeito deve revogar o certificado de trabalho marítimo quando:

a) O armador deixe de respeitar de forma grave e reiterada os requisitos de que depende a respetiva emissão e não tome qualquer medida corretiva;

b) As garantias financeiras previstas nos artigos 20.º-A e 21.º-A perderem a sua validade.

8 — (Anterior n.º 6.)

Artigo 43.º

[...]

1 — Salvo o disposto no artigo 43.º-A e no n.º 6, aplica-se às infrações decorrentes da violação da presente lei o regime previsto nos artigos 548.º a 566.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas, nas Regiões Autónomas, aos respetivos órgãos e serviços.

2 — Com exceção das contraordenações previstas na alínea b) do n.º 3, às contraordenações previstas na presente lei aplica-se o regime processual aplicável às contraordenações laborais e de segurança social, aprovado pela Lei n.º 107/2009, na sua redação atual.

3 — O procedimento contraordenacional e a aplicação de coimas, nos termos do presente artigo, competem às seguintes entidades, no âmbito das respetivas atribuições:

a) Autoridade para as Condições de Trabalho, quanto a infrações relativas às condições de trabalho;

b) DGRM, quanto às demais infrações.

4 — As entidades referidas no número anterior que, no desenvolvimento das suas atribuições, verificarem indícios da prática de ilícitos contraordenacionais cujo procedimento seja da competência de outra entidade dão conhecimento dos mesmos à entidade competente.

5 — Os valores das coimas aplicáveis às contraordenações a que se refere a alínea b) do n.º 3 são os seguintes:

a) Contraordenação leve: de € 150 a € 5000;

b) Contraordenação grave: de € 250 a € 25 000;

c) Contraordenação muito grave: € 600 a € 37 500.

6 — Às contraordenações a que se refere a alínea b) do n.º 3 é aplicável o regime do ilícito de mera ordenação social previsto no Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual.

7 — O produto resultante da aplicação das coimas referidas no número anterior tem a seguinte distribuição:

a) 50 % para o Estado;

b) 10 % para a entidade que levanta o auto de notícia;

c) 30 % para a entidade instrutora que aplica a coima;

d) 10 % para o Fundo Azul, criado pelo Decreto-Lei n.º 16/2016, de 9 de março, na sua redação atual.»



Artigo 6.º

Alteração aos anexos I e II da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro

1 — O anexo I da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual, é alterado com a redação constante do anexo II do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

2 — O anexo II da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual, é alterado com a redação constante do anexo III do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

Artigo 7.º

Aditamento à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro

São aditados à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual, os artigos 20.º-A, 20.º-B, 20.º-C, 21.º-A, 21.º-B, 21.º-C e 43.º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 20.º-A

Garantia financeira para o repatriamento

1 — O armador deve constituir uma garantia financeira em relação a cada navio para prestação de assistência a marítimos em caso de abandono, suficiente para cobrir as despesas referidas no n.º 4 do artigo 20.º-B.

2 — A garantia financeira assume a forma de seguro, com um capital mínimo obrigatório a definir por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do mar, sendo o armador obrigado a transferir a responsabilidade pela prestação da assistência a marítimos para entidades legalmente autorizadas a realizar esse seguro, sem prejuízo do Fundo de Garantia Salarial, para pagamento de créditos laborais, nos casos em que estejam reunidas as condições previstas no Decreto-Lei n.º 59/2015, de 21 de abril, na sua redação atual.

3 — O armador efetua prova de que a garantia financeira foi constituída, através de um certificado ou documento equivalente, emitido pelo prestador da garantia, contendo as informações indicadas no anexo IV da presente lei e da qual faz parte integrante, em inglês, ou em português acompanhado de uma tradução para inglês.

4 — Tendo conhecimento de que uma garantia financeira vai ser anulada ou extinta, o armador deve informar os marítimos a bordo do navio desse facto, no mínimo período possível após o seu conhecimento, por escrito ou eletronicamente, com indicação da data da cessação.

5 — A cessação da garantia financeira antes do respetivo período de validade apenas pode ocorrer se o prestador da garantia notificar a DGRM, por escrito ou eletronicamente, com um mínimo de 30 dias de antecedência, sob pena de inoponibilidade da cessação ao marítimo.

6 — Constitui contraordenação muito grave a violação dos n.ºs 1 e 2 e contraordenação grave, a violação do disposto nos n.ºs 3 a 5.

Artigo 20.º-B

Prestação de assistência em caso de abandono

1 — Para efeitos do disposto no artigo anterior, um marítimo é considerado como tendo sido abandonado se, em violação das normas legais ou dos termos do respetivo contrato de trabalho, o armador:

- a) Não assumir as despesas de repatriamento do marítimo, conforme decorre do artigo 20.º; ou
- b) Abandonar o marítimo sem os meios de subsistência e apoio necessários, incluindo alimentação adequada, alojamento, água potável, combustível suficiente para a sobrevivência a bordo do navio e cuidados médicos necessários; ou
- c) Tiver, de qualquer outra forma, provocado uma rutura da sua relação com o marítimo, nomeadamente pelo não pagamento dos salários devidos, nos termos do contrato de trabalho, por um período mínimo de dois meses.



2 — O pedido de assistência ao prestador da garantia financeira pode ser apresentado diretamente pelo marítimo ou pelo seu representante, acompanhado da justificação para exercício do direito.

3 — O prestador da garantia financeira deve encetar as diligências necessárias para proporcionar a assistência a que o marítimo tem direito, de forma rápida e eficaz, obrigando-se a:

a) Assegurar a possibilidade de receção, em qualquer altura, do pedido do marítimo ou do seu representante;

b) Efetuar a avaliação urgente do pedido do marítimo e conceder prontamente a assistência solicitada, caso este a ela tenha direito;

c) No caso de não dispor dos elementos que permitam verificar de imediato todos os aspetos do pedido, deve informar o marítimo do facto, prestando, desde logo, a parte da assistência que tenha sido reconhecida como justificada.

4 — A assistência a prestar ao marítimo deve ser suficiente para abranger:

a) Os salários em dívida e outros direitos devidos por parte do armador ao marítimo, nos termos da lei, de instrumento de regulamentação coletiva de trabalho aplicável ou do contrato de trabalho, até quatro meses de atraso, quando estes créditos não sejam cobertos pelo Fundo de Garantia Salarial;

b) As despesas razoáveis suportadas pelo marítimo, incluindo as despesas de repatriamento, tais como:

i) Viagens por meios rápidos e adequados, normalmente por via aérea;

ii) Fornecimento de alimentação e alojamento ao marítimo desde o momento em que abandona o navio até chegar ao seu domicílio;

iii) Cuidados médicos necessários;

iv) Transferência e transporte de objetos de uso pessoal;

v) Outros custos ou encargos razoáveis decorrentes do abandono; e

c) As necessidades básicas do marítimo, incluindo:

i) Alimentação adequada, vestuário necessário, alojamento e água potável;

ii) Combustível suficiente para a sobrevivência a bordo do navio;

iii) Cuidados médicos necessários;

iv) Quaisquer outros custos ou encargos razoáveis decorrentes do ato ou da omissão que constituem o abandono até à chegada do marítimo ao seu domicílio.

5 — Qualquer montante devido ao abrigo do presente artigo será deduzido de outros montantes recebidos pelo marítimo de outras fontes, relativamente aos mesmos direitos, créditos ou medidas corretivas suscetíveis de dar lugar a indemnização nos termos do presente artigo.

6 — Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 2 a 5.

Artigo 20.º-C

Sub-rogação e direito de regresso contra terceiros

1 — O prestador de garantia financeira que tenha prestado assistência financeira a um marítimo abandonado adquire por sub-rogação, até ao limite do montante que pagou, os direitos de que o marítimo teria beneficiado por parte do armador.

2 — A prestação de assistência a marítimo abandonado não prejudica o direito de regresso contra terceiros por parte do prestador da garantia financeira.



Artigo 21.º-A

Garantia financeira relativa à responsabilidade dos armadores

1 — O armador deve constituir uma garantia financeira para assegurar o pagamento de uma indemnização, ou de créditos de natureza indemnizatória, ao marítimo ou, sendo o caso, aos seus beneficiários, por morte ou incapacidade de longa duração daquele, resultante de acidente de trabalho ou de doença profissional, ocorrido durante o trabalho prestado ao abrigo do seu contrato de trabalho a bordo do navio, ou em consequência do trabalho, nos termos da lei, de instrumento de regulamentação coletiva de trabalho aplicável ou do contrato de trabalho.

2 — A garantia financeira assume as seguintes formas:

a) Seguro e regime geral de segurança social dos trabalhadores por conta de outrem, respetivamente, para a reparação de danos emergentes de acidente de trabalho e de doença profissional, quanto a marítimos abrangidos pelo âmbito de aplicação do regime de reparação de danos emergentes de acidentes de trabalho e de doenças profissionais, previsto no Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual, e regulamentado pela Lei n.º 98/2009, de 4 de setembro;

b) Seguro, outro regime de proteção social ou outra forma de garantia financeira equivalente, quanto a marítimos não abrangidos pelo regime referido na alínea anterior.

3 — O capital mínimo obrigatório dos contratos de seguro previstos na alínea b) do número anterior é definido por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do mar.

4 — O armador efetua prova que a garantia financeira foi constituída através de um certificado ou de documento equivalente, emitido pelo prestador da garantia, contendo as informações indicadas no anexo v da presente lei e da qual faz parte integrante, em inglês, ou em português acompanhado de uma tradução para inglês.

5 — As garantias financeiras sujeitas a extinção ou anulação devem assegurar o pagamento de todos os créditos a que o marítimo tenha direito, durante o seu período de validade.

6 — Tendo conhecimento de que uma garantia financeira vai ser anulada ou extinta, o armador deve informar os marítimos a bordo do navio desse facto, no mínimo período possível após o seu conhecimento, por escrito ou eletronicamente, com indicação da data da cessação.

7 — O prestador da garantia financeira deve notificar a DGRM caso a garantia seja anulada ou extinta, por escrito ou eletronicamente.

8 — A cessação de uma garantia financeira antes do seu período de validade apenas pode ocorrer se o prestador da garantia notificar a DGRM, com um mínimo de 30 dias de antecedência, por escrito ou eletronicamente, sob pena de inoponibilidade da cessação ao marítimo.

9 — Às infrações das obrigações referidas nos n.ºs 1 e 2 aplica-se o previsto na legislação própria, sendo punida como contraordenação muito grave, ao abrigo da presente lei, qualquer infração não abrangida por aquela legislação.

10 — Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 3 a 7.

Artigo 21.º-B

Requisitos da garantia financeira relativa à responsabilidade dos armadores

1 — A garantia financeira constituída ao abrigo da alínea b) do n.º 2 do artigo anterior deve ainda cumprir os seguintes requisitos mínimos:

a) A indemnização a que o marítimo tenha direito deve ser paga na íntegra e atempadamente, sem prejuízo do disposto na alínea c);

b) Não deve ser exercida qualquer pressão sobre um marítimo para aceitação de um pagamento inferior ao montante a que tenha direito;



c) Quando a natureza da incapacidade prolongada de um marítimo não permita determinar com celeridade a indemnização integral a que possa ter direito, devem ser feitos um ou mais pagamentos provisórios, para garantir uma proteção atempada e adequada ao marítimo;

d) O pedido de indemnização pode ser apresentado diretamente pelo marítimo, pelo familiar mais próximo, pelo representante do marítimo ou pelo seu beneficiário designado;

e) O pagamento da indemnização não prejudica outros direitos atribuídos por lei ao marítimo, mas o pagamento pode ser deduzido de eventuais indemnizações resultantes de qualquer outra reclamação feita pelo marítimo contra o armador e decorrentes do mesmo incidente.

2 — Constitui contraordenação grave a violação do disposto nas alíneas a) a d) do número anterior, sem prejuízo de eventual responsabilidade criminal, no que se refere à alínea b).

Artigo 21.º-C

Proteção em caso de pirataria ou assalto à mão armada contra navios

1 — Se, em resultado de eventuais atos de pirataria ou assalto à mão armada contra o navio onde presta o seu trabalho, o marítimo for mantido em cativeiro a bordo ou fora do navio, o seu contrato de trabalho continua a produzir efeitos, ainda que lhe tenha sido aposto um termo e o prazo convencionado para a cessação devesse ocorrer durante aquele período, ou qualquer das partes tenha comunicado à outra a suspensão ou a cessação do contrato de trabalho.

2 — O disposto no número anterior abrange todo o período de cativeiro, até à libertação do marítimo e ao repatriamento nos termos do artigo 20.º, ou até à data da sua morte em cativeiro, determinada nos termos da lei, sem perda de quaisquer direitos, nomeadamente salariais e de outras prestações, decorrentes da lei, de instrumento de regulamentação coletiva de trabalho aplicável ou do contrato de trabalho.

3 — Para efeitos do número anterior, e sem prejuízo do disposto na lei aplicável, na falta de determinação da data da morte, considera-se que esta ocorreu no dia em que é declarada a cessação do cativeiro.

4 — O armador deve, ainda, manter os pagamentos previstos no n.º 4 do artigo 19.º à pessoa designada pelo marítimo.

5 — Após libertação do marítimo, o armador deve providenciar o seu repatriamento, logo que o estado clínico do marítimo o permita, exceto se este comunicar não pretender o repatriamento, não sendo aplicável o prazo previsto no n.º 2 do artigo 20.º para exercício desse direito.

6 — Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 3 e 4.

Artigo 43.º-A

Contraordenações aplicáveis a empresas de seguros

1 — Às infrações decorrentes da violação da presente lei praticadas por empresas de seguros é aplicável o regime contraordenacional previsto no regime jurídico do acesso e exercício da atividade seguradora e resseguradora, aprovado pela Lei n.º 147/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual, assim como o regime processual aplicável aos crimes especiais do setor segurador e dos fundos de pensões e às contraordenações cujo processamento compete à Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, aprovado pela mesma lei.

2 — Para efeitos do número anterior, constitui contraordenação grave a infração ao disposto nos n.ºs 3 e 5 do artigo 20.º-A, nos n.ºs 2 a 5 do artigo 20.º-B, nos n.ºs 3, 4, 6 e 7 do artigo 21.º-A e nas alíneas a) a d) do n.º 1 do artigo 21.º-B, sem prejuízo de eventual responsabilidade criminal no que se refere à alínea b) do n.º 1 deste último artigo.»



Artigo 8.º

Aditamento de anexos à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro

São aditados à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual, os anexos IV e V, com a redação constante dos anexos IV e V do presente decreto-lei e do qual fazem parte integrante.

Artigo 9.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 116/97, de 12 de maio

Os artigos 2.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º e 12.º do Decreto-Lei n.º 116/97, de 12 de maio, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

[...]

a) [...]

b) 'Comprimento entre perpendiculares (LPP)' a distância medida entre a perpendicular de vante e a perpendicular de ré sobre a linha de flutuação, definida nos termos do n.º 8) do artigo 2.º da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, aprovada pelo Decreto do Governo n.º 4/87, de 15 de janeiro, ou o comprimento medido da face de vante da roda de proa até ao eixo da madre do leme naquela linha de flutuação, se este comprimento for maior;

c) 'Navio ou embarcação de pesca novo' o navio ou embarcação de pesca, com comprimento igual ou superior a 15 m, relativamente ao qual:

i) [...]

ii) [...]

iii) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) [...]

Artigo 4.º

[...]

Sem prejuízo das obrigações gerais do empregador previstas no artigo 15.º da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual, o armador deve:

a) [...]

b) [...]

c) Assegurar o cumprimento das prescrições mínimas de segurança e de saúde constantes na portaria e no anexo referidos no artigo 9.º;

d) Assegurar aos trabalhadores o fornecimento de equipamentos de proteção individual, de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 348/93, de 1 de outubro, na sua redação atual, e na Portaria n.º 988/93, de 6 de outubro, e que atendam às especificações previstas na portaria e no anexo referidos no artigo 9.º;

e) [...]

f) [...]



Artigo 5.º

[...]

O comandante ou mestre deve:

a) [...]

b) Informar o armador das deficiências que encontrar nos aspetos respeitantes à aplicação do presente diploma, nomeadamente os relativos às prescrições mínimas previstas na portaria e no anexo referidos no artigo 9.º;

c) [...]

d) Transmitir o relatório referido na alínea anterior ao órgão local da Autoridade Marítima Nacional (AMN) do primeiro porto nacional escalado após o incidente, que remete uma cópia à Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT) e à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), sem prejuízo de outras notificações previstas na lei.

Artigo 6.º

[...]

1 — [...]

2 — A consulta e a participação dos trabalhadores e dos seus representantes devem obedecer ao disposto nos artigos 18.º e 19.º da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.

Artigo 7.º

[...]

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 20.º da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual, o armador deve facultar aos trabalhadores a formação adequada, assim como as atualizações necessárias sobre a segurança e a saúde a bordo do navio ou embarcação, em especial sobre emergências, prevenção de acidentes, combate a incêndios, utilização de meios de salvamento e de sobrevivência, utilização das artes de pesca e dos equipamentos de tração, bem como os métodos de sinalização, designadamente os gestuais, e ainda os necessários planos de treino internos para cada uma das matérias dos planos de formação.

2 — [...]

Artigo 8.º

[...]

1 — Sem prejuízo de outras notificações previstas na lei, o armador deve comunicar à ACT e à DGRM, ao Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica e ao órgão local da AMN do primeiro porto nacional escalado após o incidente, no mais curto prazo possível, os acidentes mortais, bem como aqueles que evidenciem lesão física grave.

2 — [...]

3 — [...]

4 — Sem prejuízo da investigação técnica realizada pelo Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos ao abrigo da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, o apuramento das causas que, no âmbito do presente decreto-lei, estiverem ligadas a acidente de que resulte a morte ou lesão de trabalhadores compete à ACT, com a participação de um representante da DGRM e um representante do órgão local da AMN.

Artigo 9.º

[...]

1 — A regulamentação das prescrições mínimas de segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios ou embarcações de pesca, novos e existentes, é estabelecida pela Portaria n.º 356/98, de 24 de junho.

2 — Ao alojamento nos navios ou embarcações de pesca novos com convés, qualquer que seja o seu comprimento, aplicam-se as prescrições mínimas constantes do anexo ao presente diploma e do qual faz parte integrante.

3 — Para efeitos do número anterior, considera-se novo o navio ou embarcação de pesca com convés que:

a) Tenha sido objeto de um contrato de construção ou de transformação importante na data de entrada em vigor do anexo ao presente diploma ou após essa data;

b) Tenha sido objeto de um contrato de construção ou de transformação importante antes da data da entrada em vigor do presente diploma, e seja entregue três anos ou mais após essa data; ou

c) Na ausência de um contrato de construção, na data de entrada em vigor do presente diploma ou depois dessa data:

i) Tenha sido objeto de assentamento da quilha;

ii) Tenha sido iniciada uma construção identificável como um navio específico; ou

iii) Tenha sido iniciada uma operação de montagem que envolva, pelo menos, 50 t ou 1 % do material total previsto para a sua estrutura, consoante o valor que for mais baixo.

Artigo 10.º

[...]

1 — Constitui contraordenação muito grave a violação do artigo 4.º

2 — Constitui contraordenação grave a violação das alíneas a), c) e d) do artigo 5.º, dos artigos 6.º e 7.º, dos n.ºs 1 a 3 do artigo 8.º, do artigo 9.º e dos n.ºs 1, 2 e 5 do artigo 9.º-A.

3 — O regime geral da responsabilidade contraordenacional previsto nos artigos 548.º a 566.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual, aplica-se às infrações decorrentes da violação do presente diploma, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas, nas Regiões Autónomas, aos respetivos órgãos e serviços regionais.

4 — Às contraordenações previstas nos n.ºs 1 e 2 aplica-se o regime processual aplicável às contraordenações laborais e de segurança social, aprovado pela Lei n.º 107/2009, de 14 de setembro, na sua redação atual.

Artigo 11.º

[...]

1 — O controlo e a fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma são cometidos, no âmbito das suas competências, à ACT, à DGRM e aos órgãos locais da AMN.

2 — Sempre que a DGRM ou os órgãos locais da AMN detetarem, no exercício da respetiva atividade, situações que constituam contraordenação punível nos termos do artigo anterior devem participá-las à ACT para efeitos de processamento e aplicação das correspondentes coimas.

Artigo 12.º

[...]

O presente diploma é aplicável às Regiões Autónomas, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas aos respetivos órgãos e serviços regionais.»



Artigo 10.º

Aditamento de anexo ao Decreto-Lei n.º 116/97, de 12 de maio

É aditado ao Decreto-Lei n.º 116/97, de 12 de maio, na sua redação atual, o anexo com a redação constante do anexo VI do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

Artigo 11.º

Alteração ao anexo V do Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março

O anexo V do Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março, na sua redação atual, é alterado com a redação constante do anexo VII do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

Artigo 12.º

Validade dos certificados ou documentos equivalentes das garantias financeiras

Os certificados, ou documentos equivalentes, relativos às garantias financeiras para o repatriamento e à responsabilidade dos armadores, emitidos em data anterior à entrada em vigor do presente decreto-lei que cumpram os requisitos estipulados pela Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na redação dada pelo presente decreto-lei, mantêm a sua validade.

Artigo 13.º

Inspeções de renovação do certificado de trabalho marítimo

O n.º 3 do artigo 36.º da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na redação dada pelo presente decreto-lei, não se aplica a inspeções de renovação realizadas antes da entrada em vigor do presente decreto-lei.

Artigo 14.º

Alterações sistemáticas

1 — É aditado à Lei n.º 15/97, de 31 de maio, na sua redação atual, o capítulo IX, com a epígrafe «Responsabilidades do Estado de bandeira e do Estado do porto», que integra os artigos 36.º-A a 36.º-E, sendo os atuais capítulos IX e X renumerados.

2 — Os artigos 38.º-A e 38.º-B da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual, passam a integrar o título IV.

Artigo 15.º

Norma revogatória

São revogados:

- a) O artigo 20.º e o n.º 1 do artigo 37.º da Lei n.º 15/97, de 31 de maio, na sua redação atual;
- b) O n.º 9 do artigo 20.º da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual.

Artigo 16.º

Republicação

1 — É republicada, no anexo VIII do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, a Lei n.º 15/97, de 31 de maio, com a redação atual.

2 — É republicada, no anexo IX do presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, a Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, com a redação introduzida pelo presente decreto-lei.



Artigo 17.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 27 de novembro de 2020. — *António Luís Santos da Costa* — *Berta Ferreira Milheiro Nunes* — *João Rodrigo Reis Carvalho Leão* — *Ana Manuel Jerónimo Lopes Correia Mendes Godinho* — *Ricardo da Piedade Abreu Serrão Santos*.

Promulgado em 2 de dezembro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 3 de dezembro de 2020.

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

ANEXO I

(a que se refere o artigo 4.º)

ANEXO

Contrato de trabalho do tripulante

[a que se refere a alínea f) do n.º 1 do artigo 6.º]

O contrato de trabalho do tripulante deve conter os elementos seguintes:

- a) O nome completo do tripulante, o número de identificação fiscal ou outro documento de identificação, a data de nascimento ou idade, o local de nascimento e a nacionalidade;
- b) O local e a data em que o contrato foi celebrado;
- c) O nome e o número de registo do navio ou dos navios ou embarcações de pesca a bordo dos quais o tripulante irá trabalhar;
- d) O nome do empregador, do armador do navio ou embarcação de pesca ou de outra parte no contrato com o tripulante;
- e) A viagem ou as viagens a empreender, se esta(s) puder(em) ser determinada(s) no momento da celebração do contrato;
- f) A categoria ou a descrição sumária das funções correspondentes;
- g) Se possível, o local e a data em que o tripulante deve apresentar-se a bordo para começar o seu serviço;
- h) As provisões a fornecer ao tripulante;
- i) O montante do salário do tripulante, ou, se este for remunerado com base na quota de captura, a percentagem dessa quota e o método do seu cálculo, ou ainda, se for aplicado um sistema misto de remuneração, o montante do salário, a percentagem da quota e o método de cálculo desta última, bem como qualquer salário mínimo acordado;
- j) A rescisão do contrato e as suas condições, a saber:
 - i) Se o contrato tiver sido celebrado por um período fixo, a data do seu termo;
 - ii) Se o contrato tiver sido celebrado para uma viagem, o porto de destino e o período de tempo até à expiração do contrato após a chegada a esse porto;
 - iii) Se o contrato tiver sido celebrado por um período indeterminado, as condições segundo as quais qualquer das partes o pode rescindir, bem como o prazo de pré-aviso para essa rescisão,



que não pode ser mais curto para o empregador, o armador do navio ou embarcação de pesca ou outra parte no contrato do que para o tripulante;

k) As férias anuais remuneradas ou a fórmula utilizada para as calcular e respetivo subsídio;

l) A cobertura e as prestações em matéria de proteção da saúde e de segurança social a proporcionar ao tripulante por parte do empregador, o armador do navio ou embarcação de pesca ou outra parte ou partes no contrato de trabalho, se aplicável;

m) O direito do tripulante ao repatriamento, cuja organização e despesas devem ser suportadas pelo armador do navio ou embarcação de pesca;

n) O instrumento de regulamentação coletiva de trabalho, se aplicável;

o) Os períodos mínimos de descanso, em conformidade com o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca.

ANEXO II

(a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º)

ANEXO I

[...]

[...]

A inserir no final do modelo de certificado de trabalho marítimo:

Averbamento para prorrogação da validade após inspeção de renovação (se aplicável)

Endorsement for Extension after Renewal Inspection (if required)

Certifica-se que, após inspeção de renovação, se verificou a continuação da conformidade do navio com as prescrições nacionais que aplicam a Convenção, sendo a validade do presente certificado prorrogada, de acordo com o disposto no n.º 4 da Norma A5.1.3, até ... (máximo cinco meses após a data de expiração deste certificado) para possibilitar a emissão do novo certificado e a sua disponibilização a bordo do navio.

Data da inspeção de renovação, com base na qual esta prorrogação é efetuada:...

Assinatura:... (da pessoa devidamente autorizada)

Local:...

Data:...

(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, conforme apropriado.)

This is to certify that, following a renewal inspection, the ship was found to continue to be in compliance with national laws and regulations or other measures implementing the requirements of this Convention, and that the present certificate is hereby extended, in accordance with paragraph 4 of Standard A5.1.3, until ... (not more than five months after the expiry date of the existing certificate) to allow for the new certificate to be issued to and made available on board the ship.

Completion date of the renewal inspection on which this extension is based was:...

Signed:... (signature of authorized official)

Place:...

Date:...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)



ANEXO III

(a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º)

ANEXO II

[...]

Declaração de conformidade do trabalho marítimo — Parte I

[...]

- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) [...]

- 1. [...]
- 2. [...]
- 3. [...]
- 4. [...]
- 5. [...]
- 6. [...]
- 7. [...]
- 8. [...]
- 9. [...]
- 10. [...]
- 11. [...]
- 12. [...]
- 13. [...]
- 14. [...]

15. Garantia financeira para o repatriamento (Regra 2.5)

Financial security for repatriation (Regulation 2.5)

16. Garantia financeira relativa à responsabilidade dos armadores (Regra 4.2)

Financial security relating to shipowners' liability (Regulation 4.2)

[...]

Declaração de conformidade do trabalho marítimo — Parte II

[...]

- 1 — [...]
- 2 — [...]
- 3 — [...]
- 4 — [...]
- 5 — [...]
- 6 — [...]
- 7 — [...]
- 8 — [...]
- 9 — [...]
- 10 — [...]
- 11 — [...]



12 — [...]

13 — [...]

14 — [...]

15 — Garantia financeira para o repatriamento (Regra 2.5)

Financial security for repatriation (Regulation 2.5)

16 — Garantia financeira relativa à responsabilidade dos armadores (Regra 4.2)

Financial security relating to shipowners' liability (Regulation 4.2)

[...]

ANEXO IV

(a que se refere o artigo 8.º)

ANEXO IV

(a que se refere o n.º 3 do artigo 20.º-A)

Prova da garantia financeira prevista na Regra 2.5, parágrafo 2

Evidence of financial security under Regulation 2.5, paragraph 2

Informação a incluir no certificado ou documento equivalente da garantia financeira para o repatriamento:

Information to be included in a certificate of financial security for repatriation:

a) Nome do navio;

Name of the ship;

b) Porto de registo do navio;

Port of registry of the ship;

c) Indicativo de chamada rádio do navio;

Call sign of the ship;

d) Número da Organização Marítima Internacional do navio;

The International Maritime Organization number of the ship;

e) Nome e endereço do prestador ou prestadores da garantia financeira;

Name and address of the provider or providers of the financial security;

f) Dados de contacto das pessoas ou entidades responsáveis pelo processamento dos pedidos de ajuda dos marítimos;

Contact details of the persons or entity responsible for handling seafarers' requests for relief;

g) Nome do armador;

Name of the shipowner;

h) Período da validade da garantia financeira; e

Period of validity of the financial security; and

i) Uma declaração do prestador da garantia financeira de que esta cumpre os requisitos da Norma A2.5.2 da Convenção do Trabalho Marítimo.

An attestation from the financial security provider that the financial security meets the requirements of Standard A2.5.2 of the Maritime Labour Convention.



ANEXO V

(a que se refere o artigo 8.º)

ANEXO V

(a que se refere o n.º 5 do artigo 21.º-A)

Prova da garantia financeira prevista na Regra 4.2

Evidence of financial security under Regulation 4.2

Informação a incluir no certificado ou documento equivalente da garantia financeira relativa à responsabilidade dos armadores:

Information to be included in a certificate of financial security relating to shipowners' liability:

a) Nome do navio;

Name of the ship;

b) Porto de registo do navio;

Porto of registry of the ship;

c) Indicativo de chamada rádio do navio;

Call sign of the ship;

d) Número da Organização Marítima Internacional do navio;

The International Maritime Organization number of the ship;

e) Nome e endereço do prestador ou prestadores da garantia financeira;

Name and address of the provider or providers of the financial security;

f) Dados de contacto das pessoas ou entidades responsáveis pelo processamento dos pedidos de ajuda dos marítimos;

Contact details of the persons or entity responsible for handling seafarers' requests for relief;

g) Nome do armador;

Name of the shipowner;

h) Período da validade da garantia financeira; e

Period of validity of the financial security; and

i) Uma declaração do prestador da garantia financeira de que esta cumpre os requisitos da Norma A4.2.1 da Convenção do Trabalho Marítimo.

An attestation from the financial security provider that the financial security meets the requirements of Standard A4.2.1 of the Maritime Labour Convention.

ANEXO VI

(a que se refere o artigo 10.º)

ANEXO

Alojamento no navio ou embarcação de pesca

[a que se referem as alíneas c) e d) do artigo 4.º, a alínea b) do artigo 5.º e o n.º 2 e as alíneas a), b) e c) do n.º 3 do artigo 9.º]

Disposições gerais

Sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 274/95, de 23 de outubro, na sua redação atual, e na Portaria n.º 356/98, de 24 de junho, o presente anexo aplica-se aos navios ou embarcações de pesca novos com convés, a que se refere o n.º 3 do artigo 9.º do presente decreto-lei.



1 — A Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) pode autorizar derrogações às disposições do presente anexo para os navios ou embarcações de pesca que normalmente não permanecem no mar mais de 24 horas, se os trabalhadores não residirem a bordo do navio ou embarcação de pesca quando este se encontra no porto.

2 — Os trabalhadores que trabalham a bordo de navios *feeder* que não dispõem de alojamento e instalações sanitárias adequados devem poder utilizá-los a bordo do navio-mãe.

Planeamento e controlo

3 — Sempre que o alojamento da tripulação a bordo de um navio ou embarcação de pesca tiver sido renovado, a DGRM certifica esse navio ou embarcação quanto ao cumprimento dos requisitos do presente anexo.

4 — As disposições do presente anexo devem ser cumpridas, na medida do possível, quando o alojamento da tripulação de um navio ou embarcação de pesca for substancialmente alterado e nos casos em que ocorra a substituição do pavilhão do navio pelo pavilhão nacional.

5 — Nos casos mencionados nos n.ºs 3 e 4, para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, devem ser submetidos à aprovação da DGRM planos e informações detalhados relativos ao alojamento.

6 — Para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, sempre que o alojamento da tripulação tiver sido reconstruído ou substancialmente alterado, e quando o navio ou embarcação de pesca substitui o seu pavilhão pelo pavilhão nacional, a DGRM deve verificar o cumprimento dos requisitos do presente anexo.

7 — Quando um navio ou embarcação de pesca substitui o seu pavilhão pelo pavilhão nacional, quaisquer outros requisitos que a autoridade competente do país terceiro cujo pavilhão o navio arvorava anteriormente possa ter adotado em conformidade com os n.ºs 15, 39, 47 ou 62 do anexo III da Convenção n.º 188 deixam de ser aplicáveis ao navio.

Conceção e construção

8 — Todos os espaços de alojamento devem possuir uma altura livre adequada. Em espaços onde os trabalhadores devam permanecer de pé durante longos períodos, a altura livre mínima é de 190 cm.

9 — Para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, a altura livre mínima permitida em todos os alojamentos onde os trabalhadores devem poder gozar de liberdade total de movimentos não deve ser inferior a 200 cm.

Aberturas para os espaços de alojamento e entre estes

10 — As cabinas não devem abrir diretamente para os porões de peixe e as salas das máquinas, exceto em caso de saída de emergência. Na medida do possível e razoável, devem ser evitadas as aberturas diretas para cozinhas, paióis, espaços de secagem ou instalações sanitárias comuns, salvo disposição expressa em contrário.

11 — Para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, não devem existir aberturas diretas entre as cabinas e os porões de peixe e a sala das máquinas, cozinhas, paióis, espaços de secagem ou instalações sanitárias comuns, exceto em caso de saída de emergência; a parte da antepara que separa estes locais das cabinas e das anteparas exteriores deve ser devidamente construída em aço ou outro material aprovado e ser estanque à água e ao gás. Esta disposição não exclui a possibilidade de partilha de zonas sanitárias entre duas cabinas.

Isolamento

12 — Os espaços de alojamento devem estar convenientemente isolados; os materiais utilizados para construir as anteparas interiores, os painéis e revestimentos, os pavimentos e as juntas devem ser adaptados à sua utilização e garantir um ambiente saudável. Todos os espaços de alojamento devem possuir dispositivos suficientes de escoamento de águas.



13 — Devem ser tomadas todas as medidas possíveis para proteger os alojamentos da tripulação dos navios ou embarcações de pesca contra moscas e outros insetos, em especial quando os navios estiverem a operar em zonas infestadas de mosquitos.

14 — Todos os espaços de alojamento devem estar dotados das saídas de emergência necessárias.

Ruído e vibrações

15 — O n.º 16 aplica-se sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 46/2006, de 26 de fevereiro, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva 2002/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho, relativa às prescrições mínimas de proteção da saúde e segurança dos trabalhadores em caso de exposição aos riscos devidos a vibrações e do disposto no Decreto-Lei n.º 182/2006, de 6 de setembro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2003/10/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de fevereiro, relativa às prescrições mínimas de segurança e saúde em matéria de exposição dos trabalhadores aos riscos devidos ao ruído.

16 — Os níveis de ruído e vibrações em espaços de alojamento devem cumprir com as prescrições mínimas legalmente previstas, de modo a assegurar uma proteção adequada aos trabalhadores contra os efeitos desse ruído e dessas vibrações, nomeadamente a fadiga que causam.

Ventilação

17 — Os espaços de alojamento devem ser ventilados em função das condições climáticas. O sistema de ventilação deve permitir a circulação permanente e satisfatória de ar fresco sempre que existam trabalhadores a bordo.

18 — Os sistemas de ventilação devem ser concebidos de forma a proteger os não fumadores contra o fumo do tabaco.

19 — Os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m devem estar equipados com um sistema de ventilação nos espaços de alojamento, que deve ser regulado de forma a manter o ar em condições satisfatórias e assegurar uma aeração suficiente em todas as condições meteorológicas e climáticas. Os sistemas de ventilação devem estar permanentemente em funcionamento sempre que existam trabalhadores a bordo.

Sistemas de aquecimento e ar condicionado

20 — Os espaços de alojamento devem ser adequadamente aquecidos em função das condições climáticas.

21 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, deve ser assegurado um aquecimento adequado através de um sistema apropriado, exceto nos navios ou embarcações de pesca que operem exclusivamente em climas tropicais. Este sistema deve fornecer aquecimento em todas as condições, em função das necessidades, e estar em funcionamento quando os trabalhadores vivam ou trabalhem a bordo e quando as circunstâncias assim o exijam.

22 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, com exceção dos que operam regularmente em zonas onde o clima temperado não o exija, deve ser assegurado ar condicionado nos espaços de alojamento, na ponte, na sala de comunicações e em qualquer sala centralizada de comando das máquinas.

Iluminação

23 — Todos os espaços de alojamento devem ser dotados de iluminação adequada.

24 — Sempre que possível, os espaços de alojamento devem ser iluminados com luz natural e luz artificial. Se as cabinas forem iluminadas por luz natural, devem ser previstos meios de a ocultar.

25 — Para além da iluminação normal da cabina, deve existir uma luz de leitura adequada em cada beliche.



26 — As cabinas devem ser dotadas de uma luz de emergência.

27 — No caso de um navio ou embarcação de pesca não estar equipado com luz de emergência nos refeitórios, corredores e outros espaços que sejam ou possam ser utilizados para evacuação de emergência, deve aí existir uma iluminação noturna permanente.

28 — Para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, a iluminação nos espaços de alojamento deve cumprir as orientações técnicas estabelecidas pela DGRM. Em qualquer parte do espaço de alojamento onde se possa circular livremente, a norma mínima dessa iluminação deve ser apta a que uma pessoa com visão normal consiga ler.

Cabinas

Aspetos gerais

29 — Sempre que a conceção, as dimensões e/ou o fim a que o navio ou embarcação de pesca se destina o permitam, as cabinas devem estar situadas de forma a minimizar os efeitos dos movimentos e das acelerações, mas nunca à frente da antepara de colisão.

Área

30 — O número de pessoas por cabina e a área por pessoa, excluindo o espaço ocupado por beliches e cacifos, devem proporcionar um espaço e conforto adequados aos trabalhadores a bordo, tendo em conta o serviço do navio ou embarcação de pesca.

31 — Para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, mas inferiores a 45 m, a área de cabina por pessoa, excluindo o espaço ocupado por beliches e cacifos, não pode ser inferior a 1,50 m².

32 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 45 m, a área de cabina por pessoa, excluindo o espaço ocupado por beliches e cacifos, não pode ser inferior a 2 m².

Pessoas por cabina

33 — Salvo disposição expressa em contrário, o número de pessoas permitido em cada cabina não pode ser superior a seis.

34 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, o número de pessoas permitido em cada cabina não pode ser superior a quatro. A DGRM pode autorizar exceções a este requisito em casos específicos, se a dimensão e o tipo de navio ou embarcação de pesca ou a sua utilização o tornarem irrazoável ou impraticável.

35 — Salvo disposição expressa em contrário, deve existir, sempre que possível, uma ou mais cabinas separadas reservadas aos oficiais.

36 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, as cabinas reservadas aos oficiais devem ser, se possível, individuais e não podem conter mais de dois beliches. A DGRM pode autorizar exceções aos requisitos do presente número em casos específicos, se a dimensão e o tipo do navio ou embarcação de pesca ou a sua utilização os tornarem irrazoáveis ou impraticáveis.

Outras disposições

37 — O número máximo de pessoas a alojar numa cabina deve estar assinalado, de forma legível e indelével, em local da cabina facilmente visível.

38 — Devem existir beliches individuais de dimensões adequadas. Os colchões devem ser de um material adequado. Cada beliche deve ter iluminação individual.

39 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, as dimensões internas mínimas dos beliches não podem ser inferiores a 198 cm por 80 cm.

40 — As cabinas devem ser planeadas e equipadas de modo a garantir um conforto razoável aos ocupantes e a facilitar a sua limpeza. O equipamento fornecido deve incluir beliches, cacifos



individuais suficientes para vestuário e outros objetos de uso pessoal e uma superfície adequada para escrever.

41 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m deve ser fornecida uma secretária adequada para escrever e uma cadeira.

42 — Na medida do possível, as cabinas devem estar situadas ou equipadas de modo a permitir a homens e mulheres preservar a sua privacidade.

Refeitórios

43 — Os refeitórios devem estar situados o mais próximo possível da cozinha, mas nunca à frente da antepara de colisão.

44 — Os navios ou embarcações de pesca devem ter um refeitório adequado à sua utilização. Salvo disposição expressa em contrário, o refeitório deve estar separado das cabinas, sempre que possível.

45 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, o refeitório deve estar separado das cabinas.

46 — As dimensões e o equipamento de cada refeitório devem ser suficientes para o número de pessoas suscetível de o utilizar em qualquer altura.

47 — Para navios ou embarcações de pesca com um comprimento entre perpendiculares (LPP) de 15 m ou mais, os trabalhadores devem ter sempre à sua disposição um frigorífico de volume suficiente e um espaço onde possam preparar bebidas quentes e frias.

Banheiras ou chuveiros, sanitas e lavatórios

48 — Todas as pessoas a bordo do navio ou embarcação de pesca devem ter acesso a instalações sanitárias, incluindo sanitas, lavatórios, banheiras ou chuveiros, apropriadas à utilização do navio. Essas instalações devem respeitar as normas mínimas de higiene e saúde e ter uma qualidade razoável.

49 — As instalações sanitárias devem ser concebidas de forma a eliminar a contaminação de outros espaços. As instalações sanitárias devem permitir uma privacidade razoável.

50 — Todos os trabalhadores e pessoas a bordo devem ter à sua disposição água doce fria e quente em quantidades suficientes para permitir uma boa higiene.

51 — Onde existam instalações sanitárias, estas devem estar equipadas com sistemas de ventilação para o ar livre, afastadas de qualquer outra parte do alojamento.

52 — Todas as superfícies das instalações sanitárias devem ser concebidas de modo a facilitar uma limpeza fácil e eficaz. Os pavimentos devem ter um revestimento antiderrapante.

53 — Em navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, para todos os trabalhadores que não ocupem cabinas com instalações sanitárias adjacentes, deve existir, pelo menos, uma banheira, um chuveiro, ou ambos, uma sanita e um lavatório para quatro pessoas ou menos.

Lavandarias

54 — Salvo disposição expressa em contrário, devem existir instalações para a lavagem e a secagem de roupa, conforme as necessidades, tendo em conta a utilização do navio ou embarcação.

55 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, devem existir instalações adequadas para a lavagem, a secagem e a engomagem de roupa.

56 — Para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 45 m, devem existir instalações adequadas para a lavagem, a secagem e a engomagem de roupa num compartimento separado das cabinas, dos refeitórios e das instalações sanitárias, e devem ser suficientemente arejadas, aquecidas e equipadas com cordas ou outros meios para a secagem de roupa.



Instalações para trabalhadores doentes e feridos

57 — Para além dos requisitos estabelecidos no Decreto-Lei n.º 274/95, de 23 de outubro, na sua redação atual, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 92/29/CEE do Conselho, de 31 de março, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde, com vista a promover uma melhor assistência médica a bordo dos navios ou embarcações de pesca, deve ser disponibilizada uma cabina para os trabalhadores doentes ou feridos, sempre que necessário.

58 — Em substituição do disposto no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 274/95, de 23 de outubro, na sua redação atual, em navios ou embarcações de pesca de capacidade superior a 500 t de arqueação bruta (TAB) cuja tripulação compreende 15 trabalhadores ou mais e que efetuem uma viagem de duração superior a três dias, e em navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 45 m, independentemente do número de trabalhadores e da duração da viagem, deve existir um local separado para doentes que permita a administração de cuidados médicos. O local deve estar devidamente equipado e ser mantido em boas condições de higiene.

Outras instalações

59 — Deve ser previsto, fora das cabinas, mas facilmente acessível, um local para pendurar o vestuário de mau tempo e outros equipamentos de proteção individual.

Roupa de cama, utensílios de messe e disposições várias

60 — Todos os trabalhadores a bordo devem ter à sua disposição louça, roupa de cama e outra roupa necessária. No entanto, as despesas com roupa podem ser recuperadas sob a forma de custo operacional se a convenção coletiva ou o contrato de trabalho dos trabalhadores assim o previr.

Instalações de lazer

61 — A bordo dos navios ou embarcações de comprimento igual ou superior a 24 m, todos os trabalhadores devem ter acesso a instalações, equipamentos e serviços de lazer. Se for caso disso, os refeitórios podem ser utilizados para atividades de lazer.

Meios de comunicação

62 — Todos os trabalhadores a bordo devem beneficiar de um acesso razoável a meios de comunicação, na medida do possível, a um custo razoável que não exceda o custo total faturado ao armador do navio ou embarcação de pesca.

Cozinha e instalações de armazenamento de alimentos

63 — A bordo do navio ou embarcação de pesca, devem existir equipamentos para a preparação de alimentos. Salvo disposição expressa em contrário, este equipamento deve ser instalado, sempre que possível, em cozinha separada.

64 — A cozinha, ou a área de preparação de alimentos quando não exista cozinha separada, deve ter dimensão suficiente para a utilização a que se destina, ser bem iluminada e ventilada e devidamente equipada e mantida.

65 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m deve existir uma cozinha separada.

66 — Os contentores de gás propano ou butano usados para cozinhar devem ser mantidos no convés descoberto e num abrigo concebido para os proteger de fontes externas de calor e de choques.

67 — Deve existir um local apropriado para armazenar mantimentos, de volume adequado e que possa ser mantido seco, fresco e bem ventilado, de modo a evitar a deterioração dos mantimentos armazenados e, salvo disposição expressa em contrário, devem ser utilizados frigoríficos ou outros equipamentos de armazenagem a baixa temperatura, sempre que possível.



68 — Para os navios ou embarcações de pesca com um comprimento entre perpendiculares (LBP) de 15 m ou mais deve existir um local para armazenar mantimentos e utilizar-se um frigorífico ou outros equipamentos de armazenagem a baixa temperatura.

Alimentos e água potável

69 — Os alimentos e a água potável devem ser suficientes, tendo em conta o número de trabalhadores, bem como a duração e a natureza da viagem. Além disso, devem ser adequados do ponto de vista do valor nutricional, da qualidade, da quantidade e da variedade, tendo também em conta as práticas religiosas e culturais dos trabalhadores em matéria alimentar.

Condições de limpeza e habitabilidade

70 — Os espaços de alojamento devem ser mantidos em condições de limpeza e habitabilidade e livre de outros objetos que não os bens pessoais dos ocupantes ou que não se destinem à sua segurança ou salvamento.

71 — As instalações de cozinha e de armazenagem de alimentos devem ser mantidas em condições de higiene.

72 — Os resíduos devem ser mantidos em contentores hermeticamente fechados e afastados das zonas de manuseamento de alimentos, sempre que necessário.

Inspecções efetuadas pelo comandante ou sob a sua autoridade

73 — a) Nos navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, o comandante ou mestre, ou quem este autorize, deve realizar, com periodicidade semestral, inspeções para assegurar que:

- i) Os espaços de alojamento estão limpos, condignamente habitáveis e seguros, e mantidos em bom estado de conservação;
- ii) Os alimentos e água são aprovisionados de modo suficiente; e
- iii) A cozinha e os espaços e equipamento de armazenagem de alimentos são mantidos em condições de higiene e em bom estado de conservação.

b) Os resultados dessas inspeções, e as disposições tomadas para corrigir eventuais deficiências detetadas, serão registados e estarão disponíveis para consulta.

Derrogações

74 — A DGRM ou a Autoridade para as Condições do Trabalho podem, mediante requerimento fundamentado e após consulta às organizações representativas dos armadores e trabalhadores, autorizar derrogações ao disposto no presente anexo para ter em conta, sem discriminação, os interesses dos trabalhadores que tenham práticas religiosas e sociais diferentes e distintas, desde que essas derrogações não resultem em condições gerais menos favoráveis do que as que resultariam da aplicação do presente anexo.

ANEXO VII

(a que se refere o artigo 11.º)

ANEXO V

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]



4 — [...]

5 — [...]

6 — [...]

7 — [...]

8 — [...]

9 — [...]

10 — [...]

11 — [...]

12 — [...]

13 — [...]

14 — [...]

15 — [...]

16 — [...]

17 — [...]

18 — [...]

19 — [...]

20 — [...]

21 — [...]

22 — [...]

23 — [...]

24 — [...]

25 — [...]

26 — [...]

27 — [...]

28 — [...]

29 — [...]

30 — [...]

31 — [...]

32 — [...]

33 — [...]

34 — [...]

35 — [...]

36 — [...]

37 — [...]

38 — [...]

39 — [...]

40 — [...]

41 — [...]

42 — [...]

43 — [...]

44 — [...]

45 — [...]

46 — [...]

47 — [...]

48 — [...]

49 — [...]

50 — [...]

51 — Documento de conformidade das condições de vida e de trabalho a bordo de navio ou embarcação de pesca (Convenção n.º 188).

52 — Certificado ou documento equivalente da garantia financeira para o repatriamento (MLC, 2006, emendada).

53 — Certificado ou documento equivalente da garantia financeira relativa à responsabilidade dos armadores (MLC, 2006, emendada).



ANEXO VIII

(a que se refere o n.º 1 do artigo 16.º)

Republicação da Lei n.º 15/97, de 31 de maio

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Princípio geral

1 — É aprovado o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca como tal registadas nos portos nacionais.

2 — As embarcações de pesca estrangeiras afretadas por pessoas singulares ou coletivas nacionais, para tal autorizadas nos termos da lei, ficam igualmente sujeitas ao regime jurídico referido no número anterior.

3 — O presente regime não prejudica a prevalência de disposições mais favoráveis constantes de instrumento de regulamentação coletiva de trabalho ou de contrato individual de trabalho.

4 — Na ausência de regulamentação coletiva de trabalho e desde que não contrariem a lei ou o contrato individual de trabalho, serão atendíveis os usos da profissão ou da empresa.

5 — O regime da presente lei é aplicável quer aos contratos celebrados depois da sua entrada em vigor quer aos celebrados antes, salvo quanto aos efeitos de factos ou situações totalmente passadas relativamente àquele momento.

6 — Ao contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca aplicam-se as regras da presente lei e, nas matérias não reguladas, as regras gerais do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual.

7 — Ao contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca aplicam-se as regras específicas em matéria de segurança e saúde no trabalho a bordo dos navios ou embarcações de pesca e, subsidiariamente, as regras gerais do regime da promoção da segurança e saúde no trabalho, estabelecido pela Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.

8 — A presente lei regula, ainda, as responsabilidades do Estado Português enquanto Estado de bandeira ou do porto, em cumprimento de disposições obrigatórias da Convenção sobre o Trabalho no Setor da Pesca, de 2007, da Organização Internacional do Trabalho (Convenção n.º 188).

Artigo 2.º

Exceção ao âmbito

É excluído do âmbito de aplicação do presente diploma o pessoal das embarcações do Estado ou de outras pessoas coletivas de direito público.

Artigo 3.º

Noção

1 — O contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca é aquele pelo qual o tripulante, também designado como marítimo para efeitos da presente lei, se obriga, mediante retribuição, a prestar a sua atividade profissional a um armador de pesca, sob a autoridade e direção deste ou do seu representante legal.

2 — Considera-se que a prestação de trabalho do marítimo ocorre a bordo de embarcações de pesca e em terra na execução de tarefas específicas da atividade da pesca ou relacionadas com a embarcação.



Artigo 4.º

Conceitos

Para efeitos do presente diploma, considera-se:

- a) Armador — a pessoa singular ou coletiva titular de direito de exploração económica da embarcação;
- b) Comandante, mestre ou arrais — a pessoa investida com todos os direitos e obrigações que o comando da embarcação implica, sejam de natureza técnica, administrativa, disciplinar ou comercial, que exerce por si ou como representante do armador, nos termos deste diploma e da demais legislação aplicável;
- c) Navio ou embarcação de pesca — todo o navio registado e licenciado para a atividade da pesca, seja qual for a área de exploração ou as artes de pesca utilizadas;
- d) Representante do armador — o comandante, mestre ou arrais da embarcação, sem prejuízo da legal representação, que compreende, designadamente, os diretores, administradores e delegados;
- e) Tripulante — qualquer pessoa contratada, seja a que título for, ou que exerça uma atividade profissional a bordo de um navio ou embarcação de pesca, incluindo as pessoas que trabalham a bordo e que são remuneradas com base numa parte das capturas, excluindo pilotos, pessoas em terra a efetuar trabalhos a bordo de um navio ou embarcação de pesca e observadores do pescado.

Artigo 5.º

Duração

- 1 — O contrato de trabalho pode ser celebrado sem termo, ou a termo, certo ou incerto.
- 2 — A celebração de contrato a termo certo apenas pode ocorrer quando se verifique a natureza transitória ou temporária do trabalho a prestar, ou nos casos de início de laboração de uma empresa armadora ou de contratação de marítimos à procura de primeiro emprego, ou de desempregados de longa duração.
- 3 — A celebração de contrato de trabalho a termo incerto a bordo das embarcações de pesca como tal só pode ter lugar nos seguintes casos:
 - a) Substituição temporária de um marítimo;
 - b) Pesca sazonal;
 - c) Pesca por campanha, cuja atividade esteja condicionada à obtenção de quotas nacionais ou comunitárias ou licenças de pesca que não dependam do armador.
- 4 — A substituição do trabalhador só é admissível face à suspensão do contrato por impedimento prolongado devido a doença, acidente, licença sem retribuição, gozo de férias, folga, exercício de funções públicas e de representação coletiva dos trabalhadores ou de frequência de curso de formação profissional.
- 5 — A duração do contrato de trabalho a termo certo, haja ou não renovação, não pode exceder três anos, contando-se a antiguidade do marítimo desde o início da prestação de trabalho.
- 6 — O contrato de trabalho a termo incerto dura por todo o tempo necessário à substituição do marítimo ausente e até à conclusão da atividade da pesca sazonal ou por campanha para que o marítimo foi contratado.
- 7 — O contrato de trabalho a termo certo ou incerto converte-se em contrato sem termo se for excedido o prazo de duração previsto no n.º 5 ou se o marítimo continuar ao serviço decorridos 15 dias sobre o regresso do marítimo substituído ou sobre a conclusão da atividade da pesca sazonal ou por campanha a que se reporta o número anterior.



Artigo 6.º

Forma

1 — O contrato de trabalho está sujeito à forma escrita, devendo ser assinado por ambas as partes e conter, pelo menos, as seguintes indicações:

- a) Nome ou denominação e residência dos contraentes;
- b) Categoria profissional e retribuição do marítimo;
- c) A data de celebração do contrato e do início dos seus efeitos;
- d) A duração do contrato ou, no caso de contrato a termo incerto, o nome do marítimo substituído ou a indicação da atividade da pesca sazonal para que o marítimo foi contratado e, no caso de campanha, o local de pesca;
- e) O instrumento de regulamentação coletiva de trabalho aplicável, quando seja o caso;
- f) Os restantes elementos constantes do anexo à presente lei e da qual faz parte integrante, salvo se já estiverem assegurados por lei ou por instrumento de regulamentação coletiva de trabalho.

2 — Encontra-se igualmente sujeita à observância da forma escrita a prorrogação do contrato a termo.

3 — O não cumprimento da exigência de forma escrita, prevista nos números anteriores, é imputável ao armador e a respetiva nulidade só é invocável pelo marítimo.

4 — O tripulante dispõe do prazo de três dias para analisar o contrato de trabalho e aconselhar-se sobre o seu conteúdo de modo a ficar informado sobre o mesmo antes da sua celebração.

5 — O contrato de trabalho, cuja cópia deve ser entregue ao tripulante, deve ser conservado a bordo, em formato eletrónico ou em suporte papel, e estar à disposição do mesmo, bem como, em conformidade com a legislação especial aplicável, de outras partes interessadas que o solicitem.

CAPÍTULO II

Direitos, deveres e garantias das partes

Artigo 7.º

Deveres do armador

São deveres do armador, nomeadamente:

- a) Respeitar e tratar com lealdade o marítimo e pagar-lhe pontualmente a retribuição que lhe é devida;
- b) Proporcionar ao marítimo boas condições de trabalho a bordo, designadamente de segurança, higiene, saúde e alojamento;
- c) Permitir ao marítimo a frequência de cursos de formação profissional necessários à evolução na carreira da pesca, sem prejuízo do prévio cumprimento dos períodos de embarque para que foi contratado;
- d) Cumprir as demais obrigações decorrentes da lei, de regulamentação coletiva de trabalho, do respetivo contrato de trabalho e dos usos e costumes observados no porto.

Artigo 8.º

Deveres do marítimo

São deveres do marítimo, em especial:

- a) Respeitar e tratar com lealdade o armador, nomeadamente não divulgando informações referentes à organização, aos métodos de trabalho e às operações de pesca;
- b) Comparecer ao serviço com assiduidade e realizar o trabalho com zelo e diligência;



c) Cumprir as determinações dos superiores hierárquicos em tudo o que respeita à execução e à disciplina do trabalho, bem como a todas as tarefas ou procedimentos relativos à segurança da navegação;

d) Zelar pela conservação e boa utilização da embarcação e do seu equipamento;

e) Observar as prescrições de segurança, higiene e saúde no trabalho estabelecidas nas disposições legais ou convencionais aplicáveis;

f) Cumprir as demais obrigações decorrentes da lei, de instrumento de regulamentação coletiva de trabalho e do respetivo contrato de trabalho.

Artigo 9.º

Direitos e deveres do comandante

A bordo das embarcações de pesca, o marítimo está sob a autoridade e direção do comandante, mestre ou arrais, como representante do armador e na qualidade de responsável máximo pela segurança da navegação e da vida a bordo.

Artigo 9.º-A

Aptidão física e psíquica do tripulante

1 — A aptidão física e psíquica do tripulante é comprovada através de ficha de aptidão emitida pelo médico de medicina do trabalho.

2 — Sem prejuízo das regras gerais aplicáveis em matéria de segurança e saúde no trabalho, os exames médicos e a emissão de certificados médicos do tripulante devem respeitar o disposto no Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro.

Artigo 10.º

Garantias do marítimo

É proibido ao armador:

a) Opor-se, por qualquer forma, a que o marítimo exerça os seus direitos, bem como despedi-lo ou aplicar-lhe sanções por causa desse exercício;

b) Diminuir a retribuição fixa do marítimo, caso a haja, ou alterar, em prejuízo deste, o critério de cálculo das remunerações variáveis e das respetivas percentagens ou partes, salvo no caso de transferência, por razões objetivas, para tipo de embarcação que determine remuneração diferente, ou no caso de existência de disposição em contrário constante de regulamentação coletiva;

c) Obrigar o marítimo a adquirir bens ou utilizar serviços fornecidos pelo armador ou por pessoa por ele indicada.

Artigo 10.º-A

Conselhos de empresa europeus

1 — A instituição de conselhos de empresa europeus ou de procedimentos de informação e consulta dos trabalhadores nas empresas ou grupos de empresas de dimensão comunitária rege-se pela Lei n.º 96/2009, de 3 de setembro.

2 — O marítimo que seja membro, ou suplente, de grupo especial de negociação ou de conselho de empresa europeu, ou representante de trabalhadores no âmbito de procedimento de informação e consulta, tem direito a participar nas reuniões dessas estruturas ou no âmbito de procedimento de informação e consulta.

3 — O exercício do direito de participação nas reuniões previsto no número anterior depende de esse membro, suplente ou representante não se encontrar no mar ou num porto de um país que não seja aquele em que a companhia está domiciliada aquando da realização da reunião.



4 — O agendamento das reuniões deve ser efetuado, sempre que possível, por forma a facilitar o exercício do direito de participação nessas reuniões.

5 — Na impossibilidade de participação em reunião, deve ser ponderada a viabilidade de utilização de tecnologias de informação e de comunicação.

Artigo 10.º-B

Procedimento de queixa a bordo

1 — O tripulante pode apresentar, ao responsável de quem dependa diretamente, queixa oral ou escrita sobre qualquer ocorrência que viole disposições obrigatórias previstas na legislação relativa ao trabalho a bordo das embarcações de pesca, no decurso da ocorrência ou no prazo contínuo de cinco dias a contar do seu termo.

2 — O responsável direto do tripulante deve decidir a questão objeto da queixa, caso tenha competência para o efeito, ou transmiti-la imediatamente ao responsável competente.

3 — A decisão sobre a queixa deve ser comunicada ao tripulante no prazo contínuo de cinco dias, podendo o responsável prorrogá-la por mais três dias, se a complexidade da matéria o exigir, devendo neste caso informar o tripulante antes do termo do prazo inicial.

4 — Se, no prazo referido no número anterior, não houver resposta ou esta não for satisfatória, o tripulante pode, nos cinco dias posteriores, apresentar a queixa ao comandante ou mestre, especificando, se for caso disso, o motivo da sua insatisfação.

5 — É aplicável à decisão do comandante ou mestre o disposto no n.º 3.

6 — Se a queixa não for decidida a bordo, o tripulante pode submetê-la ao armador, o qual dispõe de um prazo de 15 dias de calendário para a decidir, podendo, se necessário, consultar o tripulante em causa ou um seu representante.

7 — O disposto nos números anteriores não prejudica o direito do tripulante de apresentar queixa diretamente ao comandante ou mestre ou, em razão da matéria, à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) ou à Autoridade para as Condições do Trabalho.

8 — O tripulante pode solicitar a outro tripulante com conhecimentos adequados que se encontre a bordo aconselhamento confidencial e imparcial sobre os procedimentos de queixa a que pode recorrer.

9 — O tripulante tem o direito de ser assistido ou representado por outro tripulante de sua escolha que se encontre a bordo do mesmo navio ou embarcação de pesca em qualquer ato referente ao procedimento de queixa.

10 — O armador deve entregar ao tripulante, no momento da celebração do contrato ou aquando da entrada em vigor da presente lei, um documento que descreva os procedimentos de queixa a bordo do navio ou embarcação de pesca e indique os contactos das autoridades competentes, bem como, se for caso disso, o nome dos tripulantes que podem prestar aconselhamento nos termos do n.º 8.

11 — As queixas e as respetivas decisões devem ser registadas, sendo remetida uma cópia das mesmas ao tripulante em questão.

12 — É proibida qualquer forma de represália ou tratamento mais desfavorável ao tripulante que tenha apresentado queixa.

13 — Para efeitos do presente artigo, a queixa pode ser apresentada por um tripulante, uma organização profissional, uma associação, um sindicato ou, de um modo geral, por qualquer pessoa interessada na segurança da embarcação, incluindo nos riscos relativos à segurança e à saúde dos tripulantes a bordo.

14 — O presente artigo não se aplica às queixas que as autoridades competentes considerem manifestamente infundadas.



Artigo 10.º-C

Afixação de documentos

1 — Devem ser afixados em local acessível do navio ou embarcação de pesca:

- a) A escala de serviço a navegar ou no porto;
- b) O número máximo de horas de trabalho ou o número mínimo de horas de descanso prescrito pela legislação nacional ou por convenção coletiva de trabalho aplicável.

2 — A informação referida no número anterior deve ser redigida em língua portuguesa, devendo ser traduzida em língua inglesa caso a embarcação exerça a sua atividade fora das águas costeiras nacionais, de acordo com o modelo aprovado por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do trabalho, solidariedade e segurança social e do mar.

3 — Ficam dispensados da afixação dos documentos previstos nos números anteriores os navios ou embarcações que, pelas suas características, não possibilitem tal afixação, devendo o armador garantir que os documentos estão disponíveis a bordo.

Artigo 11.º

Transferência de embarcação

1 — Salvo acordo escrito em contrário, a atividade profissional para que o marítimo foi contratado será prestada a bordo de qualquer embarcação de pesca do armador, desde que tal não implique a mudança de porto de armamento e não cause prejuízo sério ao trabalhador.

2 — A não observância do disposto no número anterior constitui justa causa de rescisão do contrato pelo marítimo, com direito à respetiva indemnização.

Artigo 12.º

Transmissão da empresa armadora

1 — São aplicáveis à transmissão total ou parcial da empresa armadora as regras sobre transmissão de empresa ou estabelecimento previstas no Código do Trabalho, aprovado em anexo à Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro.

2 — O disposto no número anterior não se aplica caso o objeto da transferência consista exclusivamente em um ou mais navios de mar.

3 — *(Revogado.)*

Artigo 13.º

Bens e haveres dos tripulantes

1 — O armador, diretamente ou por intermédio de uma entidade seguradora, indemnizará o tripulante pela perda total ou parcial dos seus haveres pessoais que se encontrem a bordo, desde que tal resulte de avaria ou sinistro marítimo, e até ao limite que for estabelecido por regulamentação coletiva ou contrato individual de trabalho.

2 — O armador, ou o comandante, mestre ou arrais, como seu representante, é responsável pela custódia e conservação dos bens e quaisquer haveres deixados a bordo pelos tripulantes em caso de doença, acidente ou falecimento.

Artigo 14.º

Privilégios creditórios

Os créditos pertencentes ao marítimo emergentes do contrato de trabalho, ou da violação ou da cessação deste, gozam do privilégio que a lei geral consigna.



Artigo 15.º

Prescrição e regime de prova de créditos

1 — Os créditos emergentes do contrato de trabalho, quer pertencentes ao armador quer ao marítimo, extinguem-se por prescrição decorrido um ano a contar do dia seguinte àquele em que cessar o contrato de trabalho, salvo nos casos que envolvam responsabilidade criminal, em que o prazo de prescrição será coincidente com o desta.

2 — Os créditos resultantes de indemnização por falta de férias, pela aplicação de sanções abusivas ou realização de trabalho suplementar, vencidos há mais de cinco anos, só podem, todavia, ser provados por documento idóneo.

Artigo 16.º

Formação profissional

O armador deve permitir ao trabalhador marítimo a frequência dos cursos de formação profissional necessários à evolução na carreira de pesca.

Artigo 16.º-A

Serviços de recrutamento e colocação

Sempre que haja recurso a serviços de recrutamento e colocação de tripulantes a bordo de navios ou embarcações de pesca de bandeira portuguesa, o armador deve assegurar, na medida do possível, que estes serviços, quando estabelecidos em Estados que não ratificaram a Convenção n.º 188, respeitam as prescrições da mesma.

CAPÍTULO III

Duração e organização do tempo de trabalho

Artigo 17.º

Competência do armador

Compete ao armador, ou ao comandante, mestre ou arrais, como representante daquele, fixar os termos em que o trabalho deve ser prestado a bordo, dentro dos limites do contrato e das normas que o regem.

Artigo 18.º

Período normal de trabalho

1 — Denomina-se período normal de trabalho o número de horas de trabalho que o marítimo se obriga a prestar.

2 — Os limites máximos dos períodos normais de trabalho, diário e semanal, em terra, em porto de armamento ou em porto usual de descarga, são os fixados na lei geral.

3 — O período normal de trabalho na faina de pesca ou a navegar será o que for acordado pelas partes para os diferentes tipos de pesca, em regulamentação coletiva de trabalho ou em contrato individual de trabalho.

4 — Para efeitos do número anterior, considera-se o navio a navegar quando está a caminho ou de regresso do pesqueiro, em emposta e nos dias de entrada e de saída dos portos.

Artigo 19.º

Isenção de horário de trabalho

Aplicam-se ao trabalho a bordo as disposições relativas à isenção de horário de trabalho, nos termos da lei.



Artigo 20.º

Descanso mínimo diário

(Revogado.)

Artigo 20.º-A

Limites de tempo de trabalho e de descanso

1 — A duração do trabalho, incluindo o trabalho suplementar, não pode ser superior a:

- a) 14 horas em cada período de 24 horas;
- b) 72 horas em cada período de sete dias.

2 — O tripulante tem direito a um período de descanso não inferior a 10 horas, que apenas pode ser dividido em dois períodos, devendo um período ter, pelo menos, 6 horas de duração, salvo no descanso diário a navegar, que não pode ser inferior a 12 horas, sendo 8 horas consecutivas.

3 — O intervalo entre dois períodos de descanso, consecutivos ou interpolados, não pode ser superior a 14 horas.

4 — O disposto nos números anteriores aplica-se sem prejuízo do disposto no Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual, relativamente ao trabalho de menor.

Artigo 21.º

Trabalho suplementar

1 — Entende-se por trabalho suplementar aquele que é prestado para além do período normal de trabalho.

2 — O trabalho suplementar deve ser remunerado com acréscimos sobre a retribuição de acordo com o convencionado pelas partes para os diferentes tipos de pesca, em regulamentação coletiva de trabalho ou em contrato individual de trabalho.

3 — Não é considerado trabalho suplementar nem está sujeito aos limites do artigo anterior, mesmo que fora do período normal de trabalho:

- a) O trabalho ordenado pelo comandante, mestre ou arrais com vista à segurança da embarcação, do pescado ou dos marítimos quando circunstâncias de força maior o imponham;
- b) O trabalho ordenado pelo comandante, mestre ou arrais com o fim de prestar assistência a outras embarcações, aeronaves ou pessoas em perigo, sem prejuízo da comparticipação a que o marítimo tenha direito em indemnização ou salários de salvamento e assistência;
- c) Os exercícios de salva-vidas, de extinção de incêndios e outros similares previstos pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar;
- d) O trabalho exigido por formalidades aduaneiras, quarentena ou outras disposições sanitárias.

4 — Logo que as situações descritas no número anterior fiquem normalizadas deve ser assegurado aos tripulantes um período de descanso adequado.

Artigo 22.º

Descanso semanal

1 — Todo o marítimo tem direito, no mínimo, a um dia de descanso por semana, que coincidirá, em princípio, com o domingo.

2 — Por cada dia de descanso passado no mar, o marítimo terá direito a gozar um dia de folga, após a chegada ao porto de armamento, ou acrescido ao período de férias a que tiver direito.



3 — Pode ser convencionado entre as partes para os diferentes tipos de pesca, em instrumento de regulamentação coletiva de trabalho ou em contrato individual de trabalho, o gozo de meio dia ou um dia complementar de descanso semanal.

CAPÍTULO IV

Suspensão da prestação de trabalho

Artigo 23.º

Feriados

- 1 — São considerados feriados os constantes do regime geral do contrato individual de trabalho.
2 — A prestação de trabalho em dia feriado é compensada conforme acordado em regulamentação coletiva de trabalho ou em contrato individual de trabalho.

Artigo 24.º

Direito a férias

- 1 — O marítimo tem direito em cada ano civil a um período de férias de 22 dias úteis, com direito a remuneração, cujo montante será fixado por instrumento de regulamentação coletiva de trabalho ou contrato individual de trabalho.
2 — O direito a férias vence-se no dia 1 de janeiro e reporta-se ao trabalho prestado no ano civil anterior.
3 — Quando o início da prestação de trabalho ocorra no 2.º semestre do ano civil, o direito a férias só se vence após o decurso de seis meses completos de serviço efetivo.
4 — O período de férias é proporcional ao tempo de serviço prestado em cada ano e não poderá ser inferior a 11 dias úteis.
5 — O marítimo contratado a termo cuja duração, inicial ou renovada, não atinja um ano tem direito a um período de férias equivalente a dois dias úteis por cada mês completo de serviço.
6 — O direito a férias é irrenunciável e não pode ser substituído, fora dos casos expressamente previstos no regime geral do contrato individual de trabalho, por qualquer compensação económica ou outra, ainda que com o acordo do marítimo.
7 — Ao cessar o contrato de trabalho, o marítimo tem direito à remuneração das férias vencidas e não gozadas.

Artigo 25.º

Faltas

- 1 — Falta é a ausência do marítimo durante o período normal de trabalho a que está obrigado.
2 — Quando em serviço em terra ou em porto, as faltas dadas pelo marítimo estão sujeitas ao regime geral de contrato individual de trabalho.
3 — Quando no mar, consideram-se faltas justificadas as motivadas por acidente ou doença, aplicando-se, nestes casos, com as devidas adaptações, o regime referido no número anterior.
4 — As faltas justificadas que não determinem perda de retribuição, nos termos da lei geral, serão abonadas pelo armador, conforme previsto em regulamentação coletiva ou em contrato individual de trabalho.

Artigo 26.º

Suspensão do contrato de trabalho por impedimento prolongado respeitante ao marítimo

- 1 — Quando o marítimo desembarcado em porto estiver temporariamente impedido de embarcar por pacto que não lhe seja imputável, nomeadamente o serviço militar obrigatório, doença ou aci-



dente, e o impedimento se prolongue por mais de um mês ou que haja a certeza ou se preveja com segurança que o mesmo terá duração superior a este prazo, o contrato suspende-se e cessam os direitos, deveres e garantias das partes, na medida em que pressuponham a efetiva prestação de trabalho.

2 — Terminado o impedimento, o marítimo deve informar expressamente o armador da sua disponibilidade para embarcar, presumindo-se que, se o não fizer durante 15 dias úteis seguidos, abandonou o trabalho.

3 — O tempo de suspensão conta-se para efeitos de antiguidade, conservando o marítimo o direito ao lugar logo que cesse o impedimento, sem prejuízo de competir ao armador determinar a data e o local do reembarque.

4 — Sendo o contrato sujeito a termo, a suspensão não impede a sua caducidade no final do prazo estipulado.

CAPÍTULO V

Retribuição

Artigo 27.º

Princípio geral

1 — Considera-se retribuição a remuneração base e todas as outras prestações periódicas feitas, direta ou indiretamente, em dinheiro ou em espécie, e tudo aquilo a que, nos termos do contrato, das normas que o regem ou dos usos, o marítimo tem direito como contrapartida do seu trabalho.

2 — Podem fazer parte integrante da retribuição, consoante o tipo de pesca:

- a) O vencimento base, soldada fixa ou parte fixa;
- b) O estímulo de pesca, caldeirada ou quinhões;
- c) A percentagem de pesca, parte variável ou partes;
- d) As diuturnidades;
- e) O subsídio de viagem;
- f) O subsídio de gases ou compensação por serviços tóxicos;
- g) Qualquer outra prestação similar decorrente dos usos e costumes ou de instrumento de regulamentação coletiva de trabalho.

3 — A pedido do tripulante, o pagamento da retribuição pode ser efetuado, no todo ou em parte, a pessoa a quem este designar.

Artigo 28.º

Subsídio de Natal

O marítimo tem direito a subsídio de Natal, cujo montante será fixado por instrumento de regulamentação coletiva de trabalho ou contrato individual de trabalho, não podendo ser inferior ao salário mínimo nacional.

Artigo 29.º

Documento a entregar ao marítimo

No ato do pagamento da retribuição deve ser entregue ao marítimo documento, donde constem o seu nome completo, números de inscrição marítima, de beneficiário da segurança social e de contribuinte, o período a que a retribuição corresponde, discriminação das importâncias recebidas, descontos e deduções efetuados, bem como o montante líquido a receber.



CAPÍTULO VI

Cessação do contrato de trabalho

Artigo 30.º

Cessação do contrato de trabalho

Ao contrato de trabalho a bordo das embarcações de pesca aplica-se o constante da regulamentação coletiva de trabalho ou, na sua ausência, o regime jurídico da cessação do contrato individual de trabalho, sem prejuízo do disposto no artigo seguinte.

Artigo 31.º

Período experimental

- 1 — Salvo acordo em contrário, haverá um período experimental com a duração de 60 dias.
- 2 — Este período considera-se, porém, cumprido logo que se completem 30 dias de mar.
- 3 — Durante o período experimental qualquer das partes pode rescindir o contrato, sem aviso prévio nem invocação de justa causa, não havendo lugar a indemnização.
- 4 — Denunciado o contrato e encontrando-se a embarcação no mar, os efeitos da denúncia só começam a produzir-se quando o navio chegar a porto nacional.

CAPÍTULO VII

Assistência a bordo

Artigo 32.º

Falecimento do tripulante

- 1 — Falecendo algum tripulante durante a viagem, os seus sucessores têm direito à respetiva retribuição até ao último dia do mês em que tiver ocorrido o falecimento, se a forma de pagamento da retribuição for ao mês.
- 2 — Tendo o contrato sido «a partes», é devido aos herdeiros do tripulante o quinhão deste, se o falecimento ocorreu depois da viagem iniciada.
- 3 — Se o tripulante falecer em serviço para a salvação da embarcação, a retribuição é devida por inteiro e por toda a duração da viagem.
- 4 — As despesas com o funeral são de conta do armador, obrigando-se o mesmo   trasladação do corpo para a localidade, dentro do território nacional, a designar pelo cônjuge sobrevivente ou, na falta deste, pelos parentes do tripulante ou de quem com ele vivia em comunhão de mesa e habitação.

Artigo 33.º

Seguro por incapacidade permanente absoluta ou morte

- 1 — Sem prejuízo do seguro por acidentes de trabalho, obrig rio por lei, o armador é obrigado a efetuar um seguro para os casos de morte ou desaparecimento no mar ou incapacidade absoluta permanente em favor do tripulante, que será pago ao próprio ou seus herdeiros, salvo se o tripulante tiver indicado outros beneficiários.
- 2 — O montante do seguro a que se refere o n.º 1 não poderá ser inferior a 10 000 contos   data da entrada em vigor do presente diploma, sendo atualizável no seu valor mínimo, por portaria, pelo menos de cinco em cinco anos.



Artigo 34.º

Repatriamento

1 — Todo o marítimo tem direito a ser repatriado em qualquer das seguintes circunstâncias:

- a) Quando possui um contrato a termo certo ou para uma viagem específica que termine num país estrangeiro;
- b) Quando acabe o período de pré-aviso dado de acordo com as disposições do contrato-matrícula ou do contrato de trabalho do marítimo;
- c) Em caso de doença ou acidente ou de qualquer outra razão médica que exija o seu repatriamento, condicionado à correspondente autorização médica para poder viajar;
- d) Em caso de naufrágio;
- e) Quando o armador não puder continuar cumprindo as suas obrigações legais ou contratuais como empregador do marítimo, em caso de falência, venda de navio, mudança de registo do navio ou qualquer outro motivo análogo;
- f) Quando um navio se dirija para uma zona de guerra, tal como a defina a legislação nacional, a contratação coletiva ou as seguradoras, para a qual o marítimo não consinta em ir;
- g) Em caso de termo ou interrupção de emprego do marítimo como consequência de decisão judicial transitada em julgado ou situação prevista em convenção coletiva, ou em caso de o emprego ter terminado, ou ainda por qualquer outro motivo similar.

2 — Para além do previsto no número anterior, o marítimo tem ainda direito ao repatriamento no final de um período de seis meses de viagem.

3 — O repatriamento será efetuado para a localidade de residência do marítimo, ou porto de recrutamento, ou local previsto no contrato individual de trabalho ou no contrato coletivo de trabalho.

4 — O marítimo tem direito a escolher, de entre os diferentes locais de destino previstos, aquele para que deseja ser repatriado.

5 — Incumbe ao armador ou seu representante a responsabilidade de organizar o repatriamento por meios apropriados e rápidos. O meio de transporte normal será a via aérea.

6 — O repatriamento é custeado pelo armador e compreenderá:

- a) A passagem até ao destino escolhido para o repatriamento, em conformidade com o n.º 3 deste artigo;
- b) O alojamento e a alimentação desde o momento em que o marítimo abandona o navio até à sua chegada ao porto de destino escolhido para o repatriamento;
- c) A retribuição e demais prestações a que teria direito se estivesse embarcado, desde o momento em que o marítimo abandona o navio até à sua chegada ao porto de destino escolhido para o repatriamento;
- d) Transporte de 30 kg de bagagem pessoal do marítimo até ao ponto de destino escolhido para o repatriamento;
- e) O tratamento médico, se for necessário, até que o estado do marítimo lhe permita viajar até ao ponto escolhido para o repatriamento.

7 — Quando o repatriamento tenha lugar por razão imputável ao marítimo, como causa de infração grave às obrigações, poderá o armador recuperar total ou parcialmente o custo do repatriamento, através de ação judicial acionada para o efeito.

8 — Caso o armador não tome as necessárias disposições para o repatriamento a que o marítimo tenha direito ou não pague o custo respetivo, deverão as autoridades portuguesas mais próximas organizar o repatriamento do marítimo, assumindo os respetivos custos, apresentando posteriormente ao armador os gastos efetuados para que este reembolse aquelas autoridades.

9 — O passaporte ou qualquer outro documento de identidade necessário para o repatriamento fará parte do custo do repatriamento.



10 — O tempo de espera para o repatriamento e o tempo de viagem de repatriamento não serão descontados nas férias ou folgas.

11 — O repatriamento será considerado efetuado quando o marítimo chegue ao local de destino, em conformidade com o disposto no n.º 3 deste artigo, ou quando o marítimo não reivindique o seu direito ao repatriamento no prazo de 60 dias após o período previsto no n.º 2 deste artigo, salvo se prazo maior for para o efeito estabelecido na respetiva contratação coletiva.

CAPÍTULO VIII

Menores

Artigo 35.º

Trabalho noturno

1 — O menor não pode prestar trabalho a bordo entre as 22 horas de um dia e as 7 horas do dia seguinte, ou em período previsto em regulamentação coletiva de trabalho de, pelo menos, 9 horas consecutivas que abranja um intervalo compreendido entre as 0 e as 5 horas.

2 — O menor pode prestar trabalho noturno:

a) Na medida do necessário para a sua formação efetiva no quadro de programas e horários estabelecidos, desde que não ocorra no intervalo compreendido entre as 0 e as 5 horas;

b) Quando seja indispensável para prevenir ou reparar prejuízo grave para o navio ou embarcação, devido a facto anormal e imprevisível ou a circunstância excecional ainda que previsível, cujas consequências não podiam ser evitadas, desde que não haja outro tripulante disponível e por um período não superior a cinco dias úteis.

3 — Na situação a que se refere a alínea b) do número anterior, o menor tem direito a um período equivalente de descanso compensatório, a gozar nas três semanas seguintes.

Artigo 36.º

Períodos de descanso

1 — Os menores terão direito a um período mínimo de descanso de 12 horas consecutivas por cada período de 24 horas, podendo, na faina de pesca, descarga de pescado, chegada ao porto e por razões de segurança da embarcação, ser tal período reduzido a 8 horas consecutivas.

2 — Nos casos previstos na parte final do número anterior, deverá ser concedido um descanso compensatório em número de horas correspondente, a gozar no dia seguinte ou no mais próximo possível.

3 — Por cada período de sete dias, os menores beneficiarão de um período mínimo de descanso de dois dias, se possível consecutivos e compreendendo, em princípio, o domingo.

4 — Por cada dia de descanso previsto no número anterior passado no mar, o menor terá direito a gozar um dia de folga após a chegada ao porto de armamento.

CAPÍTULO IX

Responsabilidade do Estado bandeira ou estado porto

Artigo 36.º-A

Cumprimento da Convenção n.º 188 em navio ou embarcação de pesca que arvora a Bandeira Portuguesa

1 — O cumprimento das obrigações decorrentes da Convenção n.º 188 é assegurado através de um sistema de inspeção e da emissão de um documento de conformidade das condições de trabalho e de vida a bordo de navio ou embarcação de pesca.



2 — Sem prejuízo do disposto no artigo seguinte, a inspeção e a emissão do documento de conformidade referidos no número anterior são assegurados pela DGRM.

3 — O disposto no presente capítulo relativamente à emissão do documento de conformidade é aplicável aos navios ou embarcações de pesca que arvoem Bandeira Portuguesa, que passem mais de três dias no mar e que tenham um comprimento igual ou superior a 24 m ou que naveguem habitualmente a mais de 200 milhas náuticas da costa ou para além do limite exterior da plataforma continental, se este for mais distante.

Artigo 36.º-B

Inspeção e certificação por organizações reconhecidas

1 — A inspeção e a emissão do documento de conformidade podem ser realizadas por organizações reconhecidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios ou embarcações, desde que:

a) Possuam competência e independência para o exercício das atividades de inspeção e certificação, nomeadamente:

i) Competências técnicas e conhecimentos adequados sobre o funcionamento dos navios ou embarcações de pesca, incluindo as condições mínimas necessárias para o trabalho a bordo dos navios ou embarcações de pesca, as condições de emprego, o alojamento, as instalações de lazer, a alimentação e o serviço de mesa, a prevenção de acidentes, a proteção da saúde, os cuidados médicos, o bem-estar e a proteção em matéria de segurança social;

ii) Conhecimentos adequados sobre a legislação relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios ou embarcações, nos termos do referido Regulamento;

b) Sejam autorizadas para o efeito pela DGRM, mediante acordo escrito.

2 — A autorização a que se refere o número anterior deve abranger, pelo menos, a competência para exigir a correção de deficiências relativas às condições de trabalho e de vida dos tripulantes que as mesmas tenham constatado e para efetuar inspeções sobre essas matérias a pedido da autoridade competente do porto em que o navio ou embarcação de pesca faça escala.

3 — As organizações reconhecidas cooperam com as administrações de controlo do Estado do porto sempre que esteja em causa um navio ou embarcação de pesca de bandeira portuguesa pelas mesmas classificado, em especial de modo a facilitar a retificação das deficiências detetadas no que respeita às condições de vida e de trabalho dos tripulantes.

4 — É aplicável o disposto nos artigos 7.º a 10.º, 12.º e 13.º, nos n.ºs 2 a 5 do artigo 14.º, nas alíneas a) a f) do n.º 1 e nos n.ºs 2 a 7 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 13/2012, de 20 de janeiro, na sua redação atual, com as devidas adaptações.

5 — A DGRM dá conhecimento ao Secretariado Internacional do Trabalho da identificação das organizações reconhecidas e autorizadas, do tipo e do âmbito da respetiva autorização e de quaisquer alterações que ocorram.

Artigo 36.º-C

Inspeções

1 — Os inspetores de navios e segurança marítima podem, no exercício de funções de inspeção:

a) Subir a bordo dos navios ou embarcações de pesca que arvoam a Bandeira Portuguesa;

b) Proceder a exames, testes ou inquéritos que julguem necessários para verificar que as disposições da legislação que aplica a Convenção n.º 188 são respeitadas;

c) Determinar a correção de deficiências;



d) No caso de fundada suspeita de infração grave às disposições da legislação a que se refere a alínea b) ou de risco grave para a segurança ou saúde do tripulante a bordo, proceder às diligências necessárias dando conhecimento imediato ao órgão local da Direção-Geral da Autoridade Marítima para, no âmbito das suas competências, impedir a saída do navio ou embarcação, até que sejam tomadas as medidas adequadas para corrigir a situação;

e) Prestar informações, conselhos técnicos ou recomendações em alternativa à promoção da aplicação de sanções, quando não exista suspeita de infração manifesta às disposições a que se refere a alínea b), que ponha em risco a segurança ou a saúde do tripulante a bordo, nem antecedentes de infrações similares.

2 — São elaborados relatórios da inspeção realizada, remetendo-se cópia, em formato digital, ao comandante ou mestre, em português e em inglês, quando este seja o idioma de trabalho do navio ou embarcação, bem como aos representantes dos tripulantes que a solicitem e à DGRM, quando os relatórios sejam elaborados pelas organizações reconhecidas.

3 — A DGRM conserva os registos das inspeções efetuadas e publicita, no primeiro semestre de cada ano, o relatório da atividade inspetiva do ano anterior.

Artigo 36.º-D

Documento de conformidade das condições de vida e de trabalho a bordo de navio ou embarcação de pesca

1 — O documento de conformidade emitido aos navios ou embarcações de pesca a que se refere o n.º 3 do artigo 36.º-A é válido por um período de quatro anos, prorrogável por mais um ano mediante requerimento devidamente fundamentado e desde que sujeito a inspeção prévia.

2 — O documento de conformidade referido no número anterior caduca quando expire o seu prazo de validade ou quando o navio ou a embarcação de pesca for sujeito a qualquer alteração estrutural.

Artigo 36.º-E

Inspeção de navios ou embarcações de pesca de bandeira estrangeira

1 — Qualquer navio ou embarcação de pesca que arvore bandeira estrangeira e se encontre em porto ou fundeadouro nacional no decurso normal da sua atividade ou por razões inerentes à sua exploração, pode ser inspecionado pela DGRM para verificar:

a) Caso o navio ou a embarcação de pesca arvore a bandeira de um Estado que tenha ratificado a Convenção n.º 188, o cumprimento das disposições obrigatórias da mesma, designadamente as relativas a condições de vida e trabalho a bordo;

b) Caso o navio ou a embarcação de pesca arvore a bandeira de um Estado que não tenha ratificado a Convenção n.º 188, se os respetivos tripulantes beneficiam de um tratamento igual ou mais favorável do que o decorrente da aplicação das disposições obrigatórias da mesma Convenção.

2 — No caso de navio ou embarcação de pesca que arvore bandeira de um Estado que tenha ratificado a Convenção n.º 188, a inspeção a que se refere o número anterior consiste na verificação da regularidade da respetiva certificação, que atesta, salvo prova em contrário, o cumprimento das disposições obrigatórias da mesma Convenção, exceto nos casos em que seja exigida uma inspeção aprofundada.

3 — Os critérios para a inspeção pelo Estado do porto dos navios ou embarcações de pesca que arvoem bandeira estrangeira, assim como o procedimento de inspeção, detenção e de impugnação, encontram-se estabelecidos no Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março, na sua redação atual.



CAPÍTULO X

Violação da lei

Artigo 37.º

Contraordenações

1 — *(Revogado.)*

2 — Constitui contraordenação grave a violação dos n.ºs 2 e 3 do artigo 5.º, da alínea a) do artigo 7.º, do artigo 10.º, dos n.ºs 2, 9 e 12 do artigo 10.º-B, do artigo 10.º C, do n.º 2 do artigo 18.º, do artigo 20.º, dos n.ºs 1 e 2 do artigo 22.º, dos artigos 24.º e 28.º, do n.º 4 do artigo 32.º, dos artigos 33.º a 36.º e dos n.ºs 2 e 4 do artigo 36.º-C.

3 — Constitui contraordenação leve a violação do artigo 6.º, dos n.ºs 3, 10 e 11 do artigo 10.º-B, do n.º 2 do artigo 21.º, do n.º 2 do artigo 23.º e do artigo 29.º

4 — O regime geral da responsabilidade contraordenacional, previsto nos artigos 548.º a 566.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual, aplica-se às infrações decorrentes da violação da presente lei, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas, nas regiões autónomas, aos respetivos órgãos e serviços regionais.

5 — Às contraordenações previstas nos n.ºs 2 e 3 aplica-se o regime processual aplicável às contraordenações laborais e de segurança social, aprovado pela Lei n.º 107/2009, de 14 de setembro, na sua redação atual.

CAPÍTULO XI

Entrada em vigor

Artigo 38.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor seis meses após a sua publicação, exceto para os trabalhadores não abrangidos por instrumento de regulamentação coletiva, aos quais só é aplicável 12 meses sobre a referida publicação.

ANEXO

Contrato de trabalho do tripulante

[a que se refere a alínea f) do n.º 1 do artigo 6.º]

O contrato de trabalho do tripulante deve conter os elementos seguintes:

- a) O nome completo do tripulante, o número de identificação fiscal ou outro documento de identificação, a data de nascimento ou idade, o local de nascimento e a nacionalidade;
- b) O local e a data em que o contrato foi celebrado;
- c) O nome e o número de registo do navio ou dos navios ou embarcações de pesca a bordo dos quais o tripulante irá trabalhar;
- d) O nome do empregador, do armador do navio ou embarcação de pesca ou de outra parte no contrato com o tripulante;
- e) A viagem ou as viagens a empreender, se esta(s) puder(em) ser determinada(s) no momento da celebração do contrato;
- f) A categoria ou a descrição sumária das funções correspondentes;
- g) Se possível, o local e a data em que o tripulante deve apresentar-se a bordo para começar o seu serviço;
- h) As provisões a fornecer ao tripulante;



i) O montante do salário do tripulante, ou, se este for remunerado com base na quota de captura, a percentagem dessa quota e o método do seu cálculo, ou ainda, se for aplicado um sistema misto de remuneração, o montante do salário, a percentagem da quota e o método de cálculo desta última, bem como qualquer salário mínimo acordado;

j) A rescisão do contrato e as suas condições, a saber:

i) Se o contrato tiver sido celebrado por um período fixo, a data do seu termo;

ii) Se o contrato tiver sido celebrado para uma viagem, o porto de destino e o período de tempo até à expiração do contrato após a chegada a esse porto;

iii) Se o contrato tiver sido celebrado por um período indeterminado, as condições segundo as quais qualquer uma das partes o pode rescindir, bem como o prazo de pré-aviso para essa rescisão, que não pode ser mais curto para o empregador, o armador do navio ou embarcação de pesca ou outra parte no contrato do que para o tripulante;

k) As férias anuais remuneradas ou a fórmula utilizada para as calcular e respetivo subsídio;

l) A cobertura e as prestações em matéria de proteção da saúde e de segurança social a proporcionar ao tripulante por parte do empregador, o armador do navio ou embarcação de pesca ou outra parte ou partes no contrato de trabalho, se aplicável;

m) O direito do tripulante ao repatriamento, cuja organização e despesas devem ser suportadas pelo armador do navio ou embarcação de pesca;

n) O instrumento de regulamentação coletiva de trabalho, se aplicável;

o) Os períodos mínimos de descanso, em conformidade com o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca.»

ANEXO IX

(a que se refere o n.º 2 do artigo 16.º)

Republicação da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro

Artigo 1.º

Objeto e âmbito

1 — O presente diploma estabelece os princípios gerais relativos às prescrições mínimas de segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios de pesca.

2 — O presente diploma aplica-se:

a) Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 3.º da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, com a redação atual, e com as devidas adaptações, aos navios de pesca com comprimento inferior a 15 m;

b) Aos navios de pesca novos com comprimento igual ou superior a 15 m;

c) Aos navios de pesca existentes com comprimento igual ou superior a 18 m.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente diploma entende-se por:

a) «Navio de pesca» o navio que arvore bandeira nacional e seja utilizado com fins comerciais para a captura ou para a captura e processamento de peixe ou de outros recursos vivos do mar;

b) «Comprimento entre perpendiculares (LPP)», a distância medida entre a perpendicular de vante e a perpendicular de ré sobre a linha de flutuação, definida nos termos do n.º 8) do artigo 2.º da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, aprovada pelo Decreto do Governo



n.º 4/87, de 15 de janeiro, ou o comprimento medido da face de vante da roda de proa até ao eixo da madre do leme naquela linha de flutuação, se este comprimento for maior;

c) «Navio ou embarcação de pesca novo» o navio ou embarcação de pesca, com comprimento igual ou superior a 15 m, relativamente ao qual:

i) Seja celebrado um contrato de construção ou de transformação que altere as suas dimensões principais; ou

ii) Na sequência de um contrato de construção ou de transformação que altere as suas dimensões principais celebrado antes da data de entrada em vigor da portaria referida no artigo 9.º, ocorra a sua entrega ao proprietário pelo menos três anos depois daquela data; ou

iii) Sem que haja um contrato de construção, ocorra o assentamento da quilha, ou o início de uma construção identificável como um navio específico, ou o início de uma operação de montagem que implique pelo menos 50 t do material total previsto para a sua estrutura ou 1 % desse total, quando esta quantidade for inferior à primeira;

d) «Navio de pesca existente» o navio de pesca, com comprimento igual ou superior a 18 m, que não seja um navio de pesca novo;

e) «Trabalhador» a pessoa que exerça uma atividade profissional a bordo de um navio de pesca, incluindo estagiários e aprendizes, com exceção de pilotos da barra e de pessoal de terra a trabalhar a bordo de um navio atracado;

f) «Armador» o proprietário registado de um navio, o afretador a casco nu ou a pessoa singular ou coletiva que assegure a gestão, total ou parcial, de um navio nos termos de um acordo de gestão e que detenha a responsabilidade e a direção do processo produtivo;

g) «Comandante, mestre ou arrais», adiante designado «comandante», os trabalhadores que comanda ou é responsável pelo navio de pesca, de acordo com a legislação aplicável.

Artigo 3.º

Disposições gerais

1 — O armador deve assegurar que o navio ofereça aos trabalhadores as melhores condições de segurança e de saúde, nomeadamente em condições meteorológicas previsíveis, sem prejuízo das responsabilidades do comandante a bordo do navio.

2 — Os trabalhadores que sejam forçados a afastar-se dos seus postos de trabalho, em caso de perigo grave e imediato que não possa ser evitado, devem proceder de modo a eliminar ou a diminuir, na medida do possível, os riscos a que fiquem expostos os outros trabalhadores.

Artigo 4.º

Obrigações do armador

Sem prejuízo das obrigações gerais do empregador previstas no artigo 15.º da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual, o armador deve:

a) Assegurar a manutenção técnica dos navios, equipamentos e dispositivos e providenciar para que sejam eliminados, o mais rapidamente possível, os defeitos suscetíveis de afetar a segurança e a saúde dos trabalhadores, sem prejuízo das responsabilidades do comandante a bordo do navio;

b) Assegurar que haja a bordo do navio meios de salvamento e de sobrevivência apropriados, em bom estado de funcionamento e em quantidade suficiente;

c) Assegurar o cumprimento das prescrições mínimas de segurança e de saúde constantes na portaria e no anexo referidos no artigo 9.º;

d) Assegurar aos trabalhadores o fornecimento de equipamentos de proteção individual, de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 348/93, de 1 de outubro, na sua redação atual, e na Portaria n.º 988/93, de 6 de outubro, e que atendam às especificações previstas na portaria e no anexo referidos no artigo 9.º;



- e) Assegurar a limpeza regular do navio e a manutenção dos seus equipamentos e dispositivos, a fim de serem mantidas as condições de higiene adequadas;
- f) Fornecer ao comandante todos os meios necessários ao cumprimento das obrigações impostas pelo presente diploma.

Artigo 5.º

Obrigações do comandante

O comandante ou mestre deve:

- a) Assegurar, antes da saída para o mar, que os equipamentos e os dispositivos de segurança estão instalados em local apropriado e em condições normais de utilização;
- b) Informar o armador das deficiências que encontrar nos aspetos respeitantes à aplicação do presente diploma, nomeadamente os relativos às prescrições mínimas previstas na portaria e no anexo referidos no artigo 9.º;
- c) Elaborar relatório circunstanciado sobre qualquer incidente marítimo com possibilidade de repercussão na segurança e na saúde dos trabalhadores, bem como registá-lo no livro de bordo, ou num documento criado para o efeito, se aquele não existir;
- d) Transmitir o relatório referido na alínea anterior ao órgão local da Autoridade Marítima Nacional (AMN) do primeiro porto nacional escalado após o incidente, que remete uma cópia à Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT) e à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), sem prejuízo de outras notificações previstas na lei.

Artigo 6.º

Informação, consulta e participação dos trabalhadores

1 — O armador deve assegurar aos trabalhadores e aos seus representantes para a segurança, higiene e saúde no trabalho a informação, sob forma compreensível, sobre as medidas a tomar no âmbito da segurança e da saúde a bordo dos navios, sem prejuízo das responsabilidades do comandante a bordo do navio.

2 — A consulta e a participação dos trabalhadores e dos seus representantes devem obedecer ao disposto nos artigos 18.º e 19.º da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.

Artigo 7.º

Formação dos trabalhadores

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 20.º da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual, o armador deve facultar aos trabalhadores a formação adequada, assim como as atualizações necessárias sobre a segurança e a saúde a bordo do navio ou embarcação, em especial sobre emergências, prevenção de acidentes, combate a incêndios, utilização de meios de salvamento e de sobrevivência, utilização das artes de pesca e dos equipamentos de tração, bem como os métodos de sinalização, designadamente os gestuais, e ainda os necessários planos de treino internos para cada uma das matérias dos planos de formação.

2 — As pessoas habilitadas a comandar um navio devem receber, de acordo com a legislação aplicável, uma formação apropriada sobre a prevenção das doenças e dos acidentes de trabalho a bordo, as medidas a adotar em caso de acidente, a estabilidade do navio e a sua preservação em todas as condições previsíveis de carga e durante as operações de pesca, a navegação e a comunicação via rádio.

Artigo 8.º

Acidentes de trabalho

1 — Sem prejuízo de outras notificações previstas na lei, o armador deve comunicar à ACT e à DGRM, ao Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorolo-



gia Aeronáutica e ao órgão local da AMN do primeiro porto nacional escalado após o incidente, no mais curto prazo possível, os acidentes mortais, bem como aqueles que evidenciem lesão física grave.

2 — Nos acidentes de trabalho que provoquem lesão de trabalhadores, o comandante deve recorrer à consulta médica via rádio, prevista no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 274/95, de 23 de outubro, a fim de ser elucidado sobre a sua gravidade e receber orientação médica qualificada.

3 — O armador, ou o seu representante, deve, dentro do possível, impedir que sejam destruídos ou alterados os vestígios do acidente, sem prejuízo da assistência a prestar às vítimas.

4 — Sem prejuízo da investigação técnica realizada pelo Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos ao abrigo da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, o apuramento das causas que, no âmbito do presente decreto-lei, estiverem ligadas a acidente de que resulte a morte ou lesão de trabalhadores compete à ACT, com a participação de um representante da DGRM e um representante do órgão local da AMN.

Artigo 9.º

Regulamentação

1 — A regulamentação das prescrições mínimas de segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios ou embarcações de pesca, novos e existentes, é estabelecida pela Portaria n.º 356/98, de 24 de junho.

2 — Ao alojamento nos navios ou embarcações de pesca novos com convés, qualquer que seja o seu comprimento, aplicam-se as prescrições mínimas constantes do anexo ao presente diploma e do qual faz parte integrante.

3 — Para efeitos do número anterior, considera-se novo o navio ou embarcação de pesca com convés que:

a) Tenha sido objeto de um contrato de construção ou de transformação importante na data de entrada em vigor do anexo ao presente diploma ou após essa data;

b) Tenha sido objeto de um contrato de construção ou de transformação importante antes da data da entrada em vigor do presente diploma, e seja entregue três anos ou mais após essa data; ou

c) Na ausência de um contrato de construção, na data de entrada em vigor do presente diploma ou depois dessa data:

i) Tenha sido objeto de assentamento da quilha,

ii) Tenha sido iniciada uma construção identificável como um navio específico, ou

iii) Tenha sido iniciada uma operação de montagem que envolva, pelo menos, 50 t ou 1 % do material total previsto para a sua estrutura, consoante o valor que for mais baixo.

Artigo 10.º

Contraordenações

1 — Constitui contraordenação muito grave a violação do artigo 4.º

2 — Constitui contraordenação grave a violação das alíneas a), c) e d) do artigo 5.º, dos artigos 6.º e 7.º, dos n.ºs 1 a 3 do artigo 8.º, do artigo 9.º e dos n.ºs 1, 2 e 5 do artigo 9.º-A.

3 — O regime geral da responsabilidade contraordenacional previsto nos artigos 548.º a 566.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual, aplica-se às infrações decorrentes da violação do presente diploma, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas, nas regiões autónomas, aos respetivos órgãos e serviços regionais.

4 — Às contraordenações previstas nos n.ºs 1 e 2 aplica-se o regime processual aplicável às contraordenações laborais e de segurança social, aprovado pela Lei n.º 107/2009, de 14 de setembro, na sua redação atual.



Artigo 11.º

Controlo e fiscalização

1 — O controlo e a fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma são cometidos, no âmbito das suas competências, à ACT, à DGRM e aos órgãos locais da AMN.

2 — Sempre que a DGRM ou os órgãos locais da AMN detetarem, no exercício da respetiva atividade, situações que constituam contraordenação punível nos termos do artigo anterior, devem participá-las à ACT para efeitos de processamento e aplicação das correspondentes coimas.

Artigo 12.º

Regiões Autónomas

O presente diploma é aplicável às regiões autónomas, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas aos respetivos órgãos e serviços regionais.

Artigo 13.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 90 dias após a sua publicação.

ANEXO

Alojamento no navio ou embarcação de pesca

[a que se referem as alíneas c) e d) do artigo 4.º, a alínea b) do artigo 5.º e o n.º 2 e as alíneas a), b) e c) do n.º 3 do artigo 9.º]

Disposições gerais

Sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 274/95, de 23 de outubro, na sua redação atual, e na Portaria n.º 356/98, de 24 de junho, o presente anexo aplica-se aos navios ou embarcações de pesca novos com convés, a que se refere o n.º 3 do artigo 9.º do presente decreto-lei.

1 — A Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) pode autorizar derrogações às disposições do presente anexo para os navios ou embarcações de pesca que normalmente não permanecem no mar mais de 24 horas, se os trabalhadores não residirem a bordo do navio ou embarcação de pesca quando este se encontra no porto.

2 — Os trabalhadores que trabalham a bordo de navios *feeder* que não dispõem de alojamento e instalações sanitárias adequados devem poder utilizá-los a bordo do navio-mãe.

Planeamento e controlo

3 — Sempre que o alojamento da tripulação a bordo de um navio ou embarcação de pesca tiver sido renovado, a DGRM certifica esse navio ou embarcação quanto ao cumprimento dos requisitos do presente anexo.

4 — As disposições do presente anexo devem ser cumpridas, na medida do possível, quando o alojamento da tripulação de um navio ou embarcação de pesca for substancialmente alterado e nos casos em que ocorra a substituição do pavilhão do navio pelo pavilhão nacional.

5 — Nos casos mencionados nos n.ºs 3 e 4, para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, devem ser submetidos à aprovação da DGRM planos e informações detalhados relativos ao alojamento.

6 — Para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, sempre que o alojamento da tripulação tiver sido reconstruído ou substancialmente alterado, e quando o navio ou a embarcação de pesca substitui o seu pavilhão pelo pavilhão nacional, a DGRM deve verificar o cumprimento dos requisitos do presente anexo.



7 — Quando um navio ou embarcação de pesca substitui o seu pavilhão pelo pavilhão nacional, quaisquer outros requisitos que a autoridade competente do país terceiro cujo pavilhão o navio arvorava anteriormente possa ter adotado em conformidade com os n.ºs 15, 39, 47 ou 62 do anexo III da Convenção n.º 188 deixam de ser aplicáveis ao navio.

Conceção e construção

8 — Todos os espaços de alojamento devem possuir uma altura livre adequada. Em espaços onde os trabalhadores devam permanecer de pé durante longos períodos, a altura livre mínima é de 190 cm.

9 — Para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, a altura livre mínima permitida em todos os alojamentos onde os trabalhadores devem poder gozar de liberdade total de movimentos não deve ser inferior a 200 cm.

Aberturas para os espaços de alojamento e entre estes

10 — As cabinas não devem abrir diretamente para os porões de peixe e as salas das máquinas, exceto em caso de saída de emergência. Na medida do possível e razoável, devem ser evitadas as aberturas diretas para cozinhas, paióis, espaços de secagem ou instalações sanitárias comuns, salvo disposição expressa em contrário.

11 — Para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, não devem existir aberturas diretas entre as cabinas e os porões de peixe e a sala das máquinas, cozinhas, paióis, espaços de secagem ou instalações sanitárias comuns, exceto em caso de saída de emergência; a parte da antepara que separa estes locais das cabinas e das anteparas exteriores deve ser devidamente construída em aço ou outro material aprovado e ser estanque à água e ao gás. Esta disposição não exclui a possibilidade de partilha de zonas sanitárias entre duas cabinas.

Isolamento

12 — Os espaços de alojamento devem estar convenientemente isolados; os materiais utilizados para construir as anteparas interiores, os painéis e revestimentos, os pavimentos e as juntas devem ser adaptados à sua utilização e garantir um ambiente saudável. Todos os espaços de alojamento devem possuir dispositivos suficientes de escoamento de águas.

13 — Devem ser tomadas todas as medidas possíveis para proteger os alojamentos da tripulação dos navios ou embarcações de pesca contra moscas e outros insetos, em especial quando os navios estiverem a operar em zonas infestadas de mosquitos.

14 — Todos os espaços de alojamento devem estar dotados das saídas de emergência necessárias.

Ruído e vibrações

15 — O n.º 16 aplica-se sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 46/2006, de 26 de fevereiro, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva 2002/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho, relativa às prescrições mínimas de proteção da saúde e segurança dos trabalhadores em caso de exposição aos riscos devidos a vibrações e do disposto no Decreto-Lei n.º 182/2006, de 6 de setembro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2003/10/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de fevereiro, relativa às prescrições mínimas de segurança e saúde em matéria de exposição dos trabalhadores aos riscos devidos ao ruído.

16 — Os níveis de ruído e vibrações em espaços de alojamento devem cumprir com as prescrições mínimas legalmente previstas, de modo a assegurar uma proteção adequada aos trabalhadores contra os efeitos desse ruído e dessas vibrações, nomeadamente a fadiga que causam.



Ventilação

17 — Os espaços de alojamento devem ser ventilados em função das condições climáticas. O sistema de ventilação deve permitir a circulação permanente e satisfatória de ar fresco sempre que existam trabalhadores a bordo.

18 — Os sistemas de ventilação devem ser concebidos de forma a proteger os não fumadores contra o fumo do tabaco.

19 — Os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m devem estar equipados com um sistema de ventilação nos espaços de alojamento, que deve ser regulado de forma a manter o ar em condições satisfatórias e assegurar uma aeração suficiente em todas as condições meteorológicas e climáticas. Os sistemas de ventilação devem estar permanentemente em funcionamento sempre que existam trabalhadores a bordo.

Sistemas de aquecimento e ar condicionado

20 — Os espaços de alojamento devem ser adequadamente aquecidos em função das condições climáticas.

21 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, deve ser assegurado um aquecimento adequado através de um sistema apropriado, exceto nos navios ou embarcações de pesca que operem exclusivamente em climas tropicais. Este sistema deve fornecer aquecimento em todas as condições, em função das necessidades, e estar em funcionamento quando os trabalhadores vivam ou trabalhem a bordo e quando as circunstâncias assim o exijam.

22 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, com exceção dos que operam regularmente em zonas onde o clima temperado não o exija, deve ser assegurado ar condicionado nos espaços de alojamento, na ponte, na sala de comunicações e em qualquer sala centralizada de comando das máquinas.

Iluminação

23 — Todos os espaços de alojamento devem ser dotados de iluminação adequada.

24 — Sempre que possível, os espaços de alojamento devem ser iluminados com luz natural e luz artificial. Se as cabinas forem iluminadas por luz natural, devem ser previstos meios de a ocultar.

25 — Para além da iluminação normal da cabina, deve existir uma luz de leitura adequada em cada beliche.

26 — As cabinas devem ser dotadas de uma luz de emergência.

27 — No caso de um navio ou embarcação de pesca não estar equipado com luz de emergência nos refeitórios, corredores e outros espaços que sejam ou possam ser utilizados para evacuação de emergência, deve aí existir uma iluminação noturna permanente.

28 — Para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, a iluminação nos espaços de alojamento deve cumprir as orientações técnicas estabelecidas pela DGRM. Em qualquer parte do espaço de alojamento onde se possa circular livremente, a norma mínima dessa iluminação deve ser apta a que uma pessoa com visão normal consiga ler.

Cabinas

Aspetos gerais

29 — Sempre que a conceção, as dimensões e/ou o fim a que o navio ou embarcação de pesca se destina o permitam, as cabinas devem estar situadas de forma a minimizar os efeitos dos movimentos e das acelerações, mas nunca à frente da antepara de colisão.



Área

30 — O número de pessoas por cabina e a área por pessoa, excluindo o espaço ocupado por beliches e cacifos, devem proporcionar um espaço e conforto adequados aos trabalhadores a bordo, tendo em conta o serviço do navio ou embarcação de pesca.

31 — Para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, mas inferiores a 45 m, a área de cabina por pessoa, excluindo o espaço ocupado por beliches e cacifos, não pode ser inferior a 1,50 m².

32 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 45 m, a área de cabina por pessoa, excluindo o espaço ocupado por beliches e cacifos, não pode ser inferior a 2 m².

Pessoas por cabina

33 — Salvo disposição expressa em contrário, o número de pessoas permitido em cada cabina não pode ser superior a seis.

34 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, o número de pessoas permitido em cada cabina não pode ser superior a quatro. A DGRM pode autorizar exceções a este requisito em casos específicos, se a dimensão e o tipo de navio ou embarcação de pesca ou a sua utilização o tornarem irrazoável ou impraticável.

35 — Salvo disposição expressa em contrário, deve existir, sempre que possível, uma ou mais cabinas separadas reservadas aos oficiais.

36 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, as cabinas reservadas aos oficiais devem ser, se possível, individuais e não podem conter mais de dois beliches. A DGRM pode autorizar exceções aos requisitos do presente número em casos específicos, se a dimensão e o tipo do navio ou embarcação de pesca ou a sua utilização os tornarem irrazoáveis ou impraticáveis.

Outras disposições

37 — O número máximo de pessoas a alojar numa cabina deve estar assinalado, de forma legível e indelével, em local da cabina facilmente visível.

38 — Devem existir beliches individuais de dimensões adequadas. Os colchões devem ser de um material adequado. Cada beliche deve ter iluminação individual.

39 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, as dimensões internas mínimas dos beliches não podem ser inferiores a 198 cm por 80 cm.

40 — As cabinas devem ser planeadas e equipadas de modo a garantir um conforto razoável aos ocupantes e a facilitar a sua limpeza. O equipamento fornecido deve incluir beliches, cacifos individuais suficientes para vestuário e outros objetos de uso pessoal e uma superfície adequada para escrever.

41 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m deve ser fornecida uma secretária adequada para escrever e uma cadeira.

42 — Na medida do possível, as cabinas devem estar situadas ou equipadas de modo a permitir a homens e mulheres preservar a sua privacidade.

Refeitórios

43 — Os refeitórios devem estar situados o mais próximo possível da cozinha, mas nunca à frente da antepara de colisão.

44 — Os navios ou embarcações de pesca devem ter um refeitório adequado à sua utilização. Salvo disposição expressa em contrário, o refeitório deve estar separado das cabinas, sempre que possível.

45 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, o refeitório deve estar separado das cabinas.



46 — As dimensões e o equipamento de cada refeitório devem ser suficientes para o número de pessoas suscetível de o utilizar em qualquer altura.

47 — Para navios ou embarcações de pesca com um comprimento entre perpendiculares (LPP) de 15 m ou mais, os trabalhadores devem ter sempre à sua disposição um frigorífico de volume suficiente e um espaço onde possam preparar bebidas quentes e frias.

Banheiras ou chuveiros, sanitas e lavatórios

48 — Todas as pessoas a bordo do navio ou embarcação de pesca devem ter acesso a instalações sanitárias, incluindo sanitas, lavatórios, banheiras ou chuveiros, apropriadas à utilização do navio. Essas instalações devem respeitar as normas mínimas de higiene e saúde e ter uma qualidade razoável.

49 — As instalações sanitárias devem ser concebidas de forma a eliminar a contaminação de outros espaços. As instalações sanitárias devem permitir uma privacidade razoável.

50 — Todos os trabalhadores e pessoas a bordo devem ter à sua disposição água doce fria e quente em quantidades suficientes para permitir uma boa higiene.

51 — Onde existam instalações sanitárias, estas devem estar equipadas com sistemas de ventilação para o ar livre, afastadas de qualquer outra parte do alojamento.

52 — Todas as superfícies das instalações sanitárias devem ser concebidas de modo a facilitar uma limpeza fácil e eficaz. Os pavimentos devem ter um revestimento antiderrapante.

53 — Em navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, para todos os trabalhadores que não ocupem cabinas com instalações sanitárias adjacentes, deve existir, pelo menos, uma banheira, um chuveiro, ou ambos, uma sanita e um lavatório para quatro pessoas ou menos.

Lavandarias

54 — Salvo disposição expressa em contrário, devem existir instalações para a lavagem e a secagem de roupa, conforme as necessidades, tendo em conta a utilização do navio ou embarcação.

55 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, devem existir instalações adequadas para a lavagem, a secagem e a engomagem de roupa.

56 — Para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 45 m, devem existir instalações adequadas para a lavagem, a secagem e a engomagem de roupa num compartimento separado das cabinas, dos refeitórios e das instalações sanitárias, e devem ser suficientemente arejadas, aquecidas e equipadas com cordas ou outros meios para a secagem de roupa.

Instalações para trabalhadores doentes e feridos

57 — Para além dos requisitos estabelecidos no Decreto-Lei n.º 274/95, de 23 de outubro, na sua redação atual, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 92/29/CEE do Conselho, de 31 de março, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde, com vista a promover uma melhor assistência médica a bordo dos navios ou embarcações de pesca, deve ser disponibilizada uma cabina para os trabalhadores doentes ou feridos, sempre que necessário.

58 — Em substituição do disposto no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 274/95, de 23 de outubro, na sua redação atual, em navios ou embarcações de pesca de capacidade superior a 500 t de arqueação bruta (TAB) cuja tripulação compreende 15 trabalhadores ou mais e que efetuem uma viagem de duração superior a três dias, e em navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 45 m, independentemente do número de trabalhadores e da duração da viagem, deve existir um local separado para doentes que permita a administração de cuidados médicos. O local deve estar devidamente equipado e ser mantido em boas condições de higiene.

Outras instalações

59 — Deve ser previsto, fora das cabinas, mas facilmente acessível, um local para pendurar o vestuário de mau tempo e outros equipamentos de proteção individual.



Roupa de cama, utensílios de messe e disposições várias

60 — Todos os trabalhadores a bordo devem ter à sua disposição louça, roupa de cama e outra roupa necessária. No entanto, as despesas com roupa podem ser recuperadas sob a forma de custo operacional se a convenção coletiva ou o contrato de trabalho dos trabalhadores assim o previr.

Instalações de lazer

61 — A bordo dos navios ou embarcações de comprimento igual ou superior a 24 m, todos os trabalhadores devem ter acesso a instalações, equipamentos e serviços de lazer. Se for caso disso, os refeitórios podem ser utilizados para atividades de lazer.

Meios de comunicação

62 — Todos os trabalhadores a bordo devem beneficiar de um acesso razoável a meios de comunicação, na medida do possível, a um custo razoável que não exceda o custo total faturado ao armador do navio ou embarcação de pesca.

Cozinha e instalações de armazenamento de alimentos

63 — A bordo do navio ou embarcação de pesca, devem existir equipamentos para a preparação de alimentos. Salvo disposição expressa em contrário, este equipamento deve ser instalado, sempre que possível, em cozinha separada.

64 — A cozinha, ou a área de preparação de alimentos quando não exista cozinha separada, deve ter dimensão suficiente para a utilização a que se destina, ser bem iluminada e ventilada e devidamente equipada e mantida.

65 — Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, deve existir uma cozinha separada.

66 — Os contentores de gás propano ou butano usados para cozinhar devem ser mantidos no convés descoberto e num abrigo concebido para os proteger de fontes externas de calor e de choques.

67 — Deve existir um local apropriado para armazenar mantimentos, de volume adequado e que possa ser mantido seco, fresco e bem ventilado, de modo a evitar a deterioração dos mantimentos armazenados e, salvo disposição expressa em contrário, devem ser utilizados frigoríficos ou outros equipamentos de armazenagem a baixa temperatura, sempre que possível.

68 — Para os navios ou embarcações de pesca com um comprimento entre perpendiculares (LBP) de 15 m ou mais, deve existir um local para armazenar mantimentos e utilizar-se um frigorífico ou outros equipamentos de armazenagem a baixa temperatura.

Alimentos e água potável

69 — Os alimentos e a água potável devem ser suficientes, tendo em conta o número de trabalhadores, bem como a duração e a natureza da viagem. Além disso, devem ser adequados do ponto de vista do valor nutricional, da qualidade, da quantidade e da variedade, tendo também em conta as práticas religiosas e culturais dos trabalhadores em matéria alimentar.

Condições de limpeza e habitabilidade

70 — Os espaços de alojamento devem ser mantidos em condições de limpeza e habitabilidade e livre de outros objetos que não os bens pessoais dos ocupantes ou que não se destinem à sua segurança ou salvamento.

71 — As instalações de cozinha e de armazenagem de alimentos devem ser mantidas em condições de higiene.

72 — Os resíduos devem ser mantidos em contentores hermeticamente fechados e afastados das zonas de manuseamento de alimentos, sempre que necessário.



Inspeções efetuadas pelo comandante ou sob a sua autoridade

73 — a) Nos navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, o comandante ou mestre, ou quem este autorize, deve realizar, com periodicidade semestral, inspeções para assegurar que:

i) Os espaços de alojamento estão limpos, condignamente habitáveis e seguros, e mantidos em bom estado de conservação;

ii) Os alimentos e a água são aprovisionados de modo suficiente; e

iii) A cozinha e os espaços e equipamento de armazenagem de alimentos são mantidos em condições de higiene e em bom estado de conservação;

b) Os resultados dessas inspeções, e as disposições tomadas para corrigir eventuais deficiências detetadas, serão registados e estarão disponíveis para consulta.

Derrogações

74 — A DGRM ou a Autoridade para as Condições do Trabalho podem, mediante requerimento fundamentado e após consulta às organizações representativas dos armadores e trabalhadores, autorizar derrogações ao disposto no presente anexo para ter em conta, sem discriminação, os interesses dos trabalhadores que tenham práticas religiosas e sociais diferentes e distintas, desde que essas derrogações não resultem em condições gerais menos favoráveis do que as que resultariam da aplicação do presente anexo.

113784843



I SÉRIE



**DIÁRIO
DA REPÚBLICA**

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

Diário da República Eletrónico:

Endereço Internet: <http://dre.pt>

Contactos:

Correio eletrónico: dre@incm.pt

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750