



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Sexta-feira, 6 de março de 2015

Número 46

ÍNDICE

Assembleia da República

Lei n.º 19/2015:

Primeira alteração à Lei n.º 24/2009, de 29 de maio, que aprova o Regime Jurídico do Conselho Nacional de Ética para as Ciências da Vida (CNECV), alterando a sua composição 1393

Presidência do Conselho de Ministros

Resolução do Conselho de Ministros n.º 10/2015:

Determina o início do processo de abertura ao mercado da exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros prestados pelas empresas Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A., e Metropolitano de Lisboa, E.P.E., através da subconcessão destes serviços. 1393

Resolução do Conselho de Ministros n.º 11/2015:

Nomeia os membros do conselho de administração da MM — Gestão Partilhada, E. P. E., e procede à quarta alteração à Resolução do Conselho de Ministros n.º 36/2012, de 26 de março, procedendo à classificação desta entidade pública empresarial 1394

Declaração de Retificação n.º 10/2015:

Retifica a Portaria n.º 17-A/2015, de 30 de janeiro, do Ministério das Finanças, que aprova as instruções de preenchimento da Declaração Mensal de Remunerações — AT, para cumprimento da obrigação declarativa a que se refere a subalínea *i*) da alínea *c*), e a alínea *d*), do n.º 1 do artigo 119.º, do Código do IRS, publicada no *Diário da República* n.º 21, suplemento, 1.ª série, de 30 de janeiro 1396

Ministério dos Negócios Estrangeiros

Aviso n.º 20/2015:

Torna público que a República das Ilhas Marshall formulou uma declaração ao abrigo do n.º 2 do artigo 36.º do Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça, pela qual reconhece a jurisdição obrigatória daquele Tribunal 1396

Aviso n.º 21/2015:

Torna público que a República da Colômbia aderiu, em conformidade com o artigo 31.º, à Convenção Relativa à Citação e Notificação no Estrangeiro de Atos Judiciais e Extrajudiciais em Matéria Civil e Comercial, adotada na Haia, a 15 de novembro de 1965 1397

Aviso n.º 22/2015:

Torna público que o Reino da Suazilândia depositou o seu instrumento de adesão em conformidade com o artigo 48.º, à Convenção Relativa à Proteção das Crianças e à Cooperação em Matéria de Adoção Internacional, adotada na Haia, a 29 de maio de 1993 1397

Ministério da Economia

Decreto-Lei n.º 35/2015:

Procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, que estabelece as condições que devem ser observadas no contrato de transporte ferroviário de passageiros, conformando as regras nacionais que regulam o contrato de transporte ferroviário de passageiros com as disposições do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007. 1398

Ministério da Agricultura e do Mar

Portaria n.º 66/2015:

Quarta alteração à Portaria n.º 123/2001, de 23 de fevereiro que define os termos, os conteúdos das provas e o processo do exame para obtenção da carta de caçador 1410

Nota. — Foi publicado um suplemento ao *Diário da República*, n.º 44, de 4 de março de 2015, onde foi inserido o seguinte:

Presidência do Conselho de Ministros

Declaração de Retificação n.º 9-A/2015:

Retifica a Portaria n.º 57-C/2015, de 27 de fevereiro, dos Ministérios das Finanças e da Educação, que fixa o número de vagas a preencher pelo concurso externo, previsto e regulado no Decreto-Lei n.º 83-A/2014, de 23 de maio, publicada no *Diário da República*, n.º 41, 1.ª Série, 3.º Suplemento, de 27 de fevereiro de 2015 1334-(2)

Nota. — Foi publicado um 2.º suplemento ao *Diário da República*, n.º 44, de 4 de março de 2015, onde foi inserido o seguinte:

Presidência do Conselho de Ministros

Declaração de Retificação n.º 9-B/2015:

Retifica a Declaração de Retificação n.º 9-A/2015, de 4 de março, da Presidência do Conselho de Ministros, que retifica a Portaria n.º 57-C/2015 de 27 de fevereiro que fixa o número de vagas a preencher pelo concurso externo, previsto e regulado no Decreto-Lei n.º 83-A/2014 de 23 de maio, publicada no *Diário da República* n.º 44, 1.ª série, 1.º suplemento, de 4 de março de 2015 1334-(4)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Lei n.º 19/2015

de 6 de março

Primeira alteração à Lei n.º 24/2009, de 29 de maio, que aprova o Regime Jurídico do Conselho Nacional de Ética para as Ciências da Vida (CNECV), alterando a sua composição

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea c) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei procede à primeira alteração à Lei n.º 24/2009, de 29 de maio, que aprova o Regime Jurídico do Conselho Nacional de Ética para as Ciências da Vida (CNECV).

Artigo 2.º

Alteração à Lei n.º 24/2009, de 29 de maio

O artigo 4.º da Lei n.º 24/2009, de 29 de maio, que aprova o Regime Jurídico do CNECV, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

[...]

1 —

a)

b) Nove pessoas de reconhecido mérito que assegurem especial qualificação no domínio das questões da bioética, designadas pela Ordem dos Médicos, pela Ordem dos Enfermeiros, pela Ordem dos Biólogos, pela Ordem dos Farmacêuticos, pela Ordem dos Advogados, pelo Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas, pela Academia das Ciências de Lisboa, pelo conselho médico-legal do Instituto Nacional de Medicina Legal, ouvido o respetivo conselho técnico-científico, e pela Fundação para a Ciência e Tecnologia, I. P.;

c)

2 —

3 —

4 —

5 —»

Aprovada em 30 de janeiro de 2015.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

Promulgada em 2 de março de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendada em 3 de março de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 10/2015

A reestruturação do setor público dos transportes, em particular do transporte público de passageiros, constitui uma das linhas de orientação prioritárias definidas no Programa do XIX Governo Constitucional e, mais concretamente, no Plano Estratégico dos Transportes para o horizonte 2011-2015 (PET), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, e no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+), que lhe sucedeu.

Neste quadro, o Estado tem vindo a implementar um conjunto de reformas incidentes sobre as empresas públicas do setor dos transportes, relativamente às quais exerce o papel de autoridade de transportes nos termos do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, designadamente, a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A. (CARRIS), e o Metropolitano de Lisboa, E.P.E. (ML), as quais visam o aumento da eficiência e a melhoria do seu desempenho, tendo por fim o equilíbrio operacional do setor, atingido em 2012.

O PETI3+ estabeleceu, em abril de 2014, o início da segunda fase das reformas preconizadas para este setor, as quais incluem a transferência da responsabilidade pela prestação dos serviços públicos de transporte de passageiros nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, nos casos em que isso melhore as condições e a eficiência da referida prestação.

Este desígnio encontra-se em linha com a evolução do quadro legal do setor, em particular com o referido Regulamento, que impõe a abertura progressiva dos mercados de transporte público de passageiros a nível europeu, estabelecendo como principal mecanismo para a atribuição de contratos de serviço público nesses mercados o concurso público, sendo irrelevante, na ótica do direito europeu, se os serviços públicos de transporte de passageiros são operados por entidades públicas ou privadas.

Neste contexto, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 47/2014, de 22 de julho, o Governo determinou o início do processo de abertura ao mercado dos serviços públicos de transporte de passageiros na área metropolitana do Porto, a cargo da Sociedade Transportes Coletivos do Porto, S.A., e da Metro do Porto, S.A., mediante concurso para a subconcessão dos serviços, tendo, igualmente, promovido a contratualização das obrigações de serviço público que impendem sobre as referidas empresas.

No que respeita a Lisboa, foram recentemente publicados os Decretos-Leis n.ºs 174/2014, de 5 de dezembro, e 175/2014, de 5 de dezembro, que procederam à atualização do quadro jurídico geral das concessões de serviço público atribuídas à CARRIS e ao ML, criando as condições para proceder às modificações contratuais que se afigurem necessárias, bem como para dar início ao processo conducente ao envolvimento de uma nova entidade na prossecução de atividades atualmente prosseguidas pelas referidas empresas públicas.

Importa, pois, dar sequência aos objetivos traçados para os serviços públicos de transporte de passageiros na área metropolitana de Lisboa, quer através da atualização do quadro contratual aplicável à CARRIS e ao ML, em conformidade com as disposições normativas previstas nos

citados diplomas legais, quer dando início ao processo de abertura ao mercado da atividade de transporte público de passageiros.

Quanto à atualização do quadro contratual aplicável a CARRIS e ao ML, cabe, em particular, definir e contratuar, de forma clara, as obrigações de serviço público que impendem sobre estas empresas.

Neste contexto, cumpre ter presente o estabelecido no Documento de Estratégia Orçamental 2014-2018 e no Orçamento do Estado para 2015, que determinam uma redução do valor das indemnizações compensatórias a atribuir às empresas públicas que atuam no setor dos transportes, assumindo, no que se refere aos serviços públicos de transporte de passageiros, o equilíbrio operacional da respetiva prestação sem recurso a contribuições daquele tipo.

Quanto ao processo de abertura ao mercado da atividade de transporte público de passageiros, a análise conduzida pela CARRIS e pelo ML aponta no sentido de a abertura ao mercado constituir uma mais-valia para o interesse público. Neste sentido, foi proposto por aquelas empresas dar início a um procedimento concursal tendente à atribuição de duas subconcessões da exploração dos respetivos sistemas de transporte, por um prazo não superior ao das respetivas concessões, tendo por base, à semelhança do modelo adotado no Porto, um mecanismo de remuneração com incentivos ao desempenho, devendo os futuros subconcessionários assumir parte do risco comercial, de modo a alinhar os seus incentivos com os do Estado.

Realça-se o esforço efetuado pelo Governo no sentido da auscultação e do diálogo com as entidades relevantes ao longo deste processo, incluindo com o município de Lisboa, tendo sido, igualmente, ouvido o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

Por último, os elementos referentes ao procedimento do concurso serão submetidos ao Tribunal de Contas, em conformidade com a legislação aplicável.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1—Determinar o início do processo de abertura ao mercado da exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros prestados pelas empresas Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A. (CARRIS) e Metropolitano de Lisboa, E.P.E. (ML), através da subconcessão destes serviços.

2—Encarregar os conselhos de administração da CARRIS e do ML de preparar e aprovar as peças do procedimento de concurso público destinado à subconcessão referida no número anterior, bem como da condução do mesmo.

3—Delegar na Ministra de Estado e das Finanças e no Ministro da Economia, com a faculdade de subdelegação, os poderes para proceder à atualização dos contratos de concessão de serviço público celebrados com a CARRIS e o ML, os quais devem ter em conta o objetivo de assegurar o equilíbrio operacional destas empresas sem recurso a indemnizações compensatórias, de acordo com os princípios estabelecidos no Documento de Estratégia Orçamental 2014-2018 e no Orçamento do Estado para 2015.

4—Determinar que a presente resolução produz efeitos desde a data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 26 de fevereiro de 2015. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 11/2015

Nos termos do artigo 7.º dos Estatutos da MM — Gestão Partilhada, E. P. E. (MM, E. P. E.), aprovados pelo Decreto-Lei n.º 11/2015, de 26 de janeiro, conjugado com os artigos 21.º e 31.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, alterado pela Lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro, e com o n.º 2 do artigo 13.º e o n.º 2 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 8/2012, de 18 de janeiro, resulta que os membros do conselho de administração da MM, E. P. E., são nomeados por resolução do Conselho de Ministros, sob proposta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da defesa nacional, para um mandato de três anos, renovável até ao máximo de três renovações consecutivas.

Foi ouvida, nos termos do n.º 3 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 8/2012, de 18 de janeiro, a Comissão de Recrutamento e Seleção para a Administração Pública, que se pronunciou favoravelmente sobre as designações constantes da presente resolução.

A presente resolução procede ainda à alteração da Resolução do Conselho de Ministros n.º 36/2012, de 26 de março, alterada pelas Resoluções do Conselho de Ministros n.ºs 97/2012, de 21 de novembro, 45/2013, de 19 de julho, e 48/2013, de 29 de julho, que aprovou a classificação das empresas públicas e das entidades públicas integradas no Serviço Nacional de Saúde para efeitos da determinação do vencimento dos respetivos gestores, no que respeita à tutela setorial do Ministério da Defesa Nacional, aprovando a classificação da MM, E. P. E., de acordo com os critérios definidos nos termos da Resolução do Conselho de Ministros n.º 16/2012, de 14 de fevereiro.

Assim:

Nos termos do artigo 7.º dos Estatutos da MM — Gestão Partilhada, E. P. E., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 11/2015, de 26 de janeiro, dos n.ºs 2 e 3 do artigo 13.º, do artigo 15.º e do n.º 4 do artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 8/2012, de 18 de janeiro, e da alínea d) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1—Nomear, sob proposta da Ministra de Estado e das Finanças e do Ministro da Defesa Nacional, Carlos Manuel Diogo da Graça Rosa, Luís Artur Alves Rita e António Pedro Pinto Machado de Eça Pinheiro, respetivamente para os cargos de presidente e vogais do conselho de administração da MM — Gestão Partilhada, E. P. E., para o triénio 2015-2017, cuja idoneidade, experiência e competências profissionais para o desempenho dos cargos são evidenciadas nas respetivas sinopses curriculares, que constam do anexo à presente resolução e da qual fazem parte integrante.

2—Estabelecer que o vogal do conselho de administração António Pedro Pinto Machado de Eça Pinheiro exerce as competências previstas no n.º 4 do artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, alterado pela Lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro.

3—Alterar o anexo à Resolução do Conselho de Ministros n.º 36/2012, de 26 de março, alterada pelas Resoluções do Conselho de Ministros n.ºs 97/2012, de 21 de novembro, 45/2013, de 19 de julho, e 48/2013, de 29 de julho, na parte

Formação Profissional:

Curso de Promoção a Capitão, Escola Prática de Administração Militar (1992);

Curso de Promoção a Oficial Superior, Instituto de Altos Estudos Militares (1998);

Pós-graduação em Gestão e Direção de Segurança, Universidade Autónoma de Lisboa (2012).

Outros Elementos de Valorização Curricular:

Professor Auxiliar Convidado da licenciatura e mestrado de Gestão de Empresa na Universidade Autónoma de Lisboa (desde 2005);

Coordenador Científico-Pedagógico da Pós-Graduação em Gestão e Direção de Segurança na Universidade Autónoma de Lisboa (desde 2012);

Professor da Autónoma Academy (desde 2012).

Síntese curricular

Nome: António Pedro Pinto Machado de Eça Pinheiro.

Data de nascimento: 13.06.1960.

Graus Académicos:

Mestrado em Ciências em Economia Agrária e Economia (1992); Licenciatura em Economia Agrária e Sociologia Rural (1987); Engenheiro Técnico Agropecuário (1994); Todos estudos na Universidade do Connecticut, Estados Unidos da América.

Experiência Profissional:

Diretor Financeiro & Administrativo da Ibérica — Indústria de Componentes Metálicos, S. A. — Gestão Administrativa e Financeira dos diferentes setores de produção;

Diretor Financeiro & Administrativo do Grupo Conterparque — Gestão Administrativa e Financeira das diferentes sociedades do Grupo (Logística, Contentores e Camionagem);

Administrador Executivo e Acionista com os Pelouros Financeiro & Administrativo da Sociedade Alentejana de Investimentos e Participações SAIP, SGPS, S. A. — Gestão Administrativa e Financeira das seis sociedades envolvidas no Parque Alqueva;

Controller e Diretor de Planeamento Estratégico da SOPONATA — Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, S. A. — *Controller* financeiro do grupo de empresas armadoras e SGPS;

Diretor-Geral da empresa A CAFÉEIRA, L.^{da} — Gestão e organização empresarial da empresa e unidade fabril. Direção Geral;

Diretor Comercial da American Appraisal Portugal, Consultores de Avaliação, L.^{da} — Planeamento, gestão e orçamentação comercial, vendas e *marketing*;

Docente Universitário e Investigador do Departamento de Economia Agrária, na Universidade do Connecticut, Estados Unidos da América — Investigação e análise de economias internacionais e desenvolvimento macroeconómico de países subdesenvolvidos;

Avaliador de Imobiliário da Property Financial Services, Inc., Glastonbury, Connecticut, Estados Unidos da América — Licenciado pelo Estado do Connecticut (USA);

Supervisor de Logística e Tradutor Oficial da Saudi Can Company, Jeddah, Arabia Saudita — Encarregado do Departamento de Logística e Inventários Operacionais.

Secretaria-Geral

Declaração de Retificação n.º 10/2015

Nos termos das disposições da alínea *h*) do n.º 1 do artigo 4.º e do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 4/2012 de 16 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 41/2013 de 21 de março, declara-se que a Portaria n.º 17-A/2015, de 30 de janeiro, publicada no *Diário da República* n.º 21, suplemento, 1.ª série, de 30 de janeiro de 2015, saiu com a seguinte inexatidão que, mediante declaração da entidade emitente, assim se retifica:

No artigo 2.º, onde se lê:

«São revogadas as anteriores instruções de preenchimento aprovadas pela Portaria n.º 15-A/2014, de 24 de dezembro.»

deve ler-se:

«São revogadas as anteriores instruções de preenchimento aprovadas pela Portaria n.º 15-A/2014, de 24 de janeiro.»

Secretaria-Geral, 3 de março de 2015. — A Secretária-Geral Adjunta, *Catarina Maria Romão Gonçalves*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS**Aviso n.º 20/2015**

Por ordem superior se torna público que, por notificação de 30 de abril de 2013, o Secretário-Geral das Nações Unidas na sua qualidade de depositário notificou ter a República das Ilhas Marshall formulado uma declaração a 24 de abril de 2013, ao abrigo do n.º 2 do artigo 36.º do Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça, pela qual reconhece a jurisdição obrigatória daquele Tribunal.

(Tradução)

De acordo com o n.º 4 do artigo 36.º do Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça, junto segue em anexo a declaração, cujo texto em inglês é autêntico, e respetiva tradução para francês.

Declaração sobre o reconhecimento da jurisdição obrigatória do Tribunal Internacional de Justiça

Tenho a honra de declarar em nome do Governo da República das Ilhas Marshall que:

1) Em conformidade com o n.º 2 do artigo 36.º do Estatuto do Tribunal, o Governo da República das Ilhas Marshall reconhece como obrigatória *ipso facto* e sem acordo especial, numa base de reciprocidade e até à notificação da denúncia da aceitação, a jurisdição do Tribunal Internacional de Justiça em todos os litígios após 17 de setembro de 1991, bem como em relação a outras situações ou factos subsequentes, à exceção de:

(i) Qualquer litígio em relação ao qual a República das Ilhas Marshall tenha acordado com a ou as outras Partes nele envolvidas resolvê-lo por outro meio de resolução pacífica;

(ii) Qualquer litígio em relação ao qual qualquer outra Parte nele envolvida tenha reconhecido como obrigatória a jurisdição do Tribunal Internacional de Justiça apenas

no que diz respeito a esse mesmo litígio ou para efeitos da sua resolução;

2) O Governo da República das Ilhas Marshall também se reserva o direito de completar, alterar ou retirar, em qualquer altura e mediante notificação dirigida ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas, as reservas acima formuladas ou quaisquer outras que possam vir a ser feitas posteriormente, as quais produzem efeitos a contar da data de receção dessa notificação.

Feita em Majuro, República das Ilhas Marshall, em 15 de março de 2013.

(Assinado)

Tony A. deBrum

Ministro-Adjunto do Presidente e Ministro Interino dos Negócios Estrangeiros

A República Portuguesa é desde 14 de dezembro de 1955, Parte no Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça, que se encontra publicado juntamente com o texto da Carta das Nações Unidas no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 117, de 22 de maio de 1991.

Informações complementares sobre o Tribunal Internacional de Justiça poderão ser obtidas no seguinte endereço eletrónico: www.icj-cij.org.

Departamento de Assuntos Jurídicos, 10 de fevereiro de 2015. — A Diretora, *Rita Faden*.

Aviso n.º 21/2015

Por ordem superior se torna público que, por notificação de 12 de abril de 2013, o Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reino dos Países Baixos notificou ter a República da Colômbia aderido, em conformidade com o artigo 31.º, à Convenção Relativa à Citação e Notificação no Estrangeiro de Atos Judiciais e Extrajudiciais em Matéria Civil e Comercial, adotada na Haia, a 15 de novembro de 1965.

(Tradução)

Adesão

Colômbia, 10-04-2013.

De acordo com o n.º 2 do artigo 28.º, a Convenção só entrará em vigor para a Colômbia se não houver objeção por parte de um dos Estados que tenha ratificado a Convenção antes do depósito do instrumento de adesão, notificada ao Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reino dos Países Baixos num prazo de seis meses a contar da data em que o referido Ministério tenha efetuado a notificação dessa adesão.

Por razões de ordem prática, neste caso, esse prazo de seis meses irá decorrer de 15 de abril de 2013 a 15 de outubro de 2013.

Não havendo objeção, de acordo com o n.º 3 do artigo 28.º, a Convenção entrará em vigor para a Colômbia a 1 de novembro de 2013.

Autoridade

Colômbia, 10-04-2013.

A Colômbia designou a *Dirección de Asuntos Migratorios, Consulares y Servicio al Ciudadano* (Departamento dos Assuntos Migratórios, Consulares e Cíveis) do Ministério

dos Negócios Estrangeiros da República da Colômbia como a Autoridade Central.

A República Portuguesa é Parte na mesma Convenção, a qual foi aprovada pelo Decreto-Lei n.º 210/71, publicado no *Diário do Governo* n.º 116, 1.ª série, de 18 de maio de 1971, e ratificada a 27 de dezembro de 1973, de acordo com o publicado no *Diário do Governo* n.º 20, 1.ª série, de 24 de janeiro de 1974.

O instrumento de ratificação foi depositado a 27 de dezembro de 1973, conforme o Aviso publicado no *Diário do Governo* n.º 20, 1.ª série, de 24 de janeiro de 1974.

Esta Convenção está em vigor para Portugal desde 25 de fevereiro de 1974, de acordo com o Aviso publicado no *Diário do Governo* n.º 20, 1.ª série, de 24 de janeiro de 1974.

De acordo com o Aviso n.º 361/2010, publicado no *Diário da República* n.º 240, 1.ª série, de 14 de dezembro de 2010, a Direção-Geral da Administração da Justiça do Ministério da Justiça foi designada como autoridade central, em conformidade com o artigo 2.º, alínea 1.ª

Departamento de Assuntos Jurídicos, 10 de fevereiro de 2015. — A Diretora, *Rita Faden*.

Aviso n.º 22/2015

Por ordem superior se torna público que, por notificação de 1 de outubro de 2013, o Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reino dos Países Baixos comunicou ter o Reino da Suazilândia, a 5 de março de 2013, depositado o seu instrumento de adesão em conformidade com o artigo 48.º, à Convenção Relativa à Proteção das Crianças e à Cooperação em Matéria de Adoção Internacional, adotada na Haia, a 29 de maio de 1993.

(Tradução)

ENTRADA EM VIGOR

A Suazilândia depositou o seu instrumento de adesão à Convenção acima referida junto do Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reino dos Países Baixos, em 5 de março de 2013, em conformidade com o n.º 2 do artigo 44.º da Convenção.

A adesão foi comunicada aos Estados Contratantes através da notificação depositária n.º 1/2013 de 14 de março de 2013.

Estes Estados não levantaram objeções à sua adesão durante o prazo de seis meses previsto no n.º 3 do artigo 44.º, o qual terminou a 15 de setembro de 2013.

Nos termos da alínea a) do n.º 2 do artigo 46.º, a Convenção entrou em vigor entre a Suazilândia e os Estados Contratantes em 1 de julho de 2013.

A República Portuguesa é Parte na Convenção, a qual foi aprovada para ratificação pela Resolução da Assembleia da República n.º 8/2003.

A Convenção foi ratificada pelo Decreto do Presidente da República n.º 6/2003, publicado no *Diário da República* n.º 47, I Série, de 25 de fevereiro de 2003.

O instrumento de ratificação foi depositado a 19 de março de 2004, estando a Convenção em vigor para a República Portuguesa desde 1 de julho de 2004, conforme o Aviso n.º 110/2004 publicado no *Diário da República* n.º 130, I Série, de 3 de junho de 2004.

A Autoridade Central designada é o Instituto de Segurança Social.

Departamento de Assuntos Jurídicos, 10 de fevereiro de 2015. — A Diretora, *Rita Faden*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Decreto-Lei n.º 35/2015

de 6 de março

O Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, veio estabelecer as condições que devem ser observadas no contrato de transporte ferroviário de passageiros e bagagens, volumes portáteis, animais de companhia, velocípedes e outros bens, num contexto de consolidação de diversos normativos que dispunham sobre o contrato de transporte de passageiros por caminho-de-ferro e respetivos direitos e obrigações.

Após a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, foram materializadas alterações na estrutura organizativa do transporte de passageiros, designadamente por via da criação das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto, as quais assumiram atribuições e competências no transporte ferroviário urbano e suburbano e cujo regime foi estabelecido pela Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro.

O Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários, veio densificar esses direitos e obrigações. Embora se aplique diretamente na ordem jurídica interna e o Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, tenha em grande parte absorvido a disciplina e os princípios nele contidos, a verdade é que este diploma não se refere expressamente ao Regulamento.

O presente decreto-lei visa conformar as regras nacionais que regulam o contrato de transporte ferroviário de passageiros com as disposições do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, bem como proceder a ajustamentos pontuais em resultado de alterações internas verificadas nas competências das autoridades de transportes.

Desta forma, são revistas as regras sobre os deveres dos operadores, dos gestores da infraestrutura e dos gestores das estações ferroviárias, designadamente em matéria de informações e serviços a prestar aos passageiros, incluindo os passageiros de mobilidade condicionada. Outrossim, é ajustado o regime sancionatório, tipificando-se alguns comportamentos que constituem infrações às disposições do mencionado Regulamento.

Por último, é clarificado o regime das isenções que foram adotadas ao abrigo do mesmo Regulamento e oportunamente comunicadas à Comissão Europeia, prevendo-se ainda a sua prorrogação no caso dos serviços ferroviários domésticos de longo curso.

Foi promovida a audição do Conselho Nacional do Consumo.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, que estabelece as condições que devem ser observadas no contrato de transporte ferroviário de passageiros, adaptando a legislação interna ao Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de

2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março

Os artigos 1.º, 3.º a 5.º, 7.º, 9.º, 16.º, 20.º a 22.º, 24.º, 25.º, 28.º, 32.º, 34.º a 37.º e 40.º do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

[...]

1 — O presente decreto-lei estabelece, em conformidade com as disposições do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, as condições que devem ser observadas no contrato de transporte ferroviário de passageiros e bagagens, volumes portáteis, animais de companhia, velocípedes e outros bens.

2 — [...].

Artigo 3.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — As condições gerais de transporte estão sujeitas a prévia aprovação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, adiante designado por IMT, I.P, ouvida a Autoridade Metropolitana de Transportes (AMT) competente, no caso dos serviços urbanos e suburbanos de passageiros.

5 — [...].

Artigo 4.º

Obrigações do operador, do gestor da infraestrutura ou do gestor de estação

1 — [...].

2 — [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [Revogada];

d) [...];

e) [...];

f) [Revogada];

g) [...];

h) [...].

3 — São obrigações conjuntas do operador e do gestor da infraestrutura ou do gestor da estação, consoante o caso, designadamente:

a) Informar com antecedência razoável, através dos meios adequados, sobre a decisão de supressão definitiva de serviços;

b) Prestar ao passageiro todas as informações sobre os seus direitos e as suas obrigações, bem como outras que se mostrem necessárias;

c) Informar os passageiros dos atrasos e das horas previstas de partida e chegada, sempre que essa informação se encontre disponível.

4 — [Anterior n.º 3].

5 — [Anterior n.º 4].

- 6 — [Anterior n.º 5].
 7 — [Anterior n.º 6].
 8 — [Anterior n.º 7].
 9 — [Anterior n.º 8].
 10 — [Anterior n.º 9].

Artigo 5.º

[...]

1 — O operador e o gestor da estação obrigam-se a estabelecer regras de acesso não discriminatórias aplicáveis ao transporte de pessoas com mobilidade condicionada.

2 — [...].

3 — O gestor da infraestrutura ou o gestor de estação, caso a estação não esteja a cargo do primeiro, estão obrigados a prestar assistência às pessoas com mobilidade condicionada no interior das estações até à plataforma de acesso aos comboios.

4 — [...].

5 — [...].

Artigo 7.º

[...]

1 — O passageiro está obrigado a munir-se de título de transporte e a conservá-lo até ao final da viagem, saída do cais ou da estação, devendo validá-lo, designadamente no sistema de bilhética sem contacto, quando existente, e apresentá-lo aos agentes do operador encarregues da fiscalização sempre que solicitado.

2 — Em caso de desmaterialização, deterioração ou perda do título de transporte, o passageiro pode provar a sua existência por meio de fatura, recibo ou outro documento comprovativo da respetiva aquisição e validade, nos termos a definir nas condições gerais de transporte.

3 — Em caso de deterioração que impeça a leitura do título de transporte, ou do documento substitutivo admitido, o operador não está obrigado à sua aceitação ou substituição.

4 — [Anterior n.º 3].

5 — [Anterior n.º 4].

6 — [Anterior n.º 5].

Artigo 9.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

8 — É proibido o transporte de animais perigosos e potencialmente perigosos, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 315/2009, de 29 de outubro, alterado pela Lei n.º 46/2013, de 4 de julho.

9 — [...].

Artigo 16.º

[...]

1 — [...].

2 — Nos serviços de transporte regional, inter-regional e de longo curso, o passageiro tem direito a

reaver até 75 % do valor pago, pelo título de transporte, mediante a sua apresentação e desde que o reembolso seja solicitado:

a) [...].

b) [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [Revogado].

6 — [Revogado].

7 — O disposto no n.º 3 não se aplica quando o passageiro tenha adquirido o título de transporte depois da divulgação do atraso.

8 — O reembolso de quaisquer quantias a que se refere o presente artigo impede a utilização do título de transporte que o tenha suportado, devendo:

a) Ser solicitado no prazo de 30 dias após a verificação do atraso;

b) Ser efetuado no prazo máximo de 30 dias a contar da apresentação do pedido.

9 — [Revogado].

Artigo 20.º

[...]

1 — [...]:

a) Os serviços de transporte urbano e suburbano ficam sujeitos ao disposto em legislação ou regulamentação específica em vigor ou às regras contratuais, quando sejam objeto de contrato, designadamente quanto a regras de atualização tarifária;

b) [...].

c) [...].

2 — As crianças até aos quatro anos são transportadas gratuitamente, desde que não ocupem lugar.

Artigo 21.º

[...]

1 — Os preços dos serviços urbanos e suburbanos estão sujeitos a aprovação pela AMT competente, ou, caso se desenvolvam fora das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, pelo IMT, I.P., devendo essa aprovação ocorrer no prazo de 20 dias após a apresentação da respetiva proposta pelo operador.

2 — A proposta a que se refere o número anterior deve conter toda a informação relevante para a verificação da observância do regime de preços, podendo ser recusada a aprovação e a entrada em vigor dos preços dos serviços urbanos e suburbanos.

3 — [...].

4 — Os preços dos serviços regionais e inter-regionais e de longo curso ficam sujeitos apenas ao dever de comunicação ao IMT, I.P., salvo se forem estabelecidas regras específicas por lei ou em contrato.

5 — [...].

6 — Não estão abrangidos pelo dever de comunicação, os preços que sofram redução praticados pontualmente em campanhas promocionais.

7 — [...].

Artigo 22.º

[...]

1 — [...].

2 — Os operadores podem criar outros títulos de transporte desde que o comuniquem à AMT ou ao IMT, I.P., consoante a respetiva área geográfica, com a antecedência de 20 dias relativamente à data da sua divulgação.

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

Artigo 24.º

Bonificação de preços

1 — Sem prejuízo dos operadores praticarem uma política comercial com descontos comerciais para determinado segmento de passageiros, são definidos, através de portaria, regimes tarifários sociais bonificados aplicáveis aos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros.

2 — [Revogado].

3 — [Revogado].

4 — [Revogado].

Artigo 25.º

[...]

1 — O operador é responsável pelos danos causados ao passageiro e a bens por este transportados durante a viagem, nos termos do presente decreto-lei e do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, sem prejuízo do direito de regresso sobre o gestor da infraestrutura ferroviária caso os danos resultem de defeito dessa infraestrutura ou avaria dos respetivos elementos.

2 — Fica excluída a responsabilidade do operador quando o passageiro não tenha observado os deveres e obrigações a que está obrigado, designadamente a aquisição do título de transporte e demais deveres relativos à segurança a respeitar relativa ao transporte, bem como nos casos previstos no n.º 2 do artigo 26.º do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007.

Artigo 28.º

[...]

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 16.º-A, o passageiro tem ainda direito a indemnização por outros danos que resultem direta e exclusivamente de atrasos ou supressões de serviços de transporte ferroviário, por razões imputáveis ao operador ou ao gestor de infraestrutura, nos termos dos números seguintes.

2 — Em caso de supressão de serviços regionais superiores a 50 km ou de serviços de longo curso a indemnização é no montante do valor do prejuízo provado, tendo este como limite o correspondente a 100 vezes o valor do preço pago pelo título de transporte, sujeito ao limite máximo de € 250.

3 — Tratando-se de serviços urbanos, suburbanos e regionais até 50 km, a indemnização referida no n.º 1 tem como limite até 25 vezes o valor do título pago.

4 — [Anterior n.º 3].

5 — [Anterior n.º 4].

6 — O preço da viagem para efeitos do cálculo indemnizatório, quando o título de transporte abranja vários trajetos consecutivos ou permita multiviagens, é calculado na proporção do preço total do título de transporte e das distâncias percorridas.

7 — Os valores limite a que se referem os n.ºs 2 e 4 são atualizados anualmente de acordo com o índice de inflação.

Artigo 32.º

[...]

1 — Os operadores devem comunicar, anualmente, os serviços urbanos, suburbanos, regionais, inter-regionais e de longo curso em exploração à autoridade de transporte competente, AMT ou ao IMT, I.P., consoante a área geográfica onde os mesmos se desenvolvem.

2 — As alterações aos serviços urbanos e suburbanos carecem de prévia aprovação da autoridade de transportes competente.

Artigo 34.º

[...]

1 — A fiscalização do cumprimento das obrigações que incumbem ao operador ou ao gestor da infraestrutura, por força do disposto no presente decreto-lei, cabe à autoridade de transporte competente, AMT ou ao IMT, I.P., consoante a respetiva área geográfica.

2 — [...].

3 — [...].

Artigo 35.º

[...]

1 — Constituem contraordenações imputáveis ao operador, ao gestor da estação e ao gestor da infraestrutura, consoante o caso, puníveis com coima de € 2500 a € 12 500:

a) [...];

b) [...];

c) O incumprimento das regras aplicáveis à supressão temporária a que se refere o artigo 15.º;

d) O incumprimento das regras relativas ao reembolso do título de transporte a que se refere o artigo 16.º;

e) O incumprimento das regras relativas à indemnização do preço do bilhete a que se refere o artigo 16.º-A;

f) [Anterior alínea c)];

g) [Anterior alínea d)];

h) [Anterior alínea e)];

i) [Anterior alínea f)].

2 — Constituem contraordenações imputáveis ao operador ou ao gestor da estação, consoante o caso, puníveis com coima de € 2500 a € 12 500, as seguintes infrações ao Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007:

a) A recusa de transporte de bicicletas, em violação do artigo 5.º do referido Regulamento, nos serviços em que tal seja disponibilizado pelo operador;

b) O incumprimento do dever de assistência em violação dos artigos 18.º e 23.º do referido Regulamento;

c) O incumprimento das disposições relativas às queixas dos passageiros em violação do artigo 27.º do referido Regulamento.

3 — [Anterior n.º 2].

4 — [Anterior n.º 3].

5 — [Anterior n.º 4].

6 — [Anterior n.º 5].

Artigo 36.º

[...]

1 — A instrução dos processos por contraordenações previstas no presente decreto-lei compete à autoridade de transporte competente, AMT ou ao IMT, I.P., consoante a respetiva área geográfica onde a infração é cometida.

2 — A aplicação das coimas previstas neste decreto-lei é da competência do conselho executivo da AMT ou ao conselho diretivo do IMT, I.P..

Artigo 37.º

[...]

[...]:

a) [...];

b) [...];

c) 30 % para a entidade competente que aplica a coima.

Artigo 40.º

[...]

Pelos atos de aprovação da responsabilidade das autoridades de transportes competentes, previstos no presente decreto-lei, são cobradas taxas, as quais constam da respetiva tabela de taxas.»

Artigo 3.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março

É aditado ao Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, o artigo 16.º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 16.º-A

Indemnização do preço do bilhete

1 — Sem perda do direito ao transporte e caso não exerça o direito de reembolso estabelecido no artigo anterior, quando se verifique atraso entre o local de partida e de chegada indicados no título de transporte, imputáveis ao operador ou ao gestor de infraestrutura, o passageiro tem direito a uma indemnização, nas condições previstas nos números seguintes.

2 — A indemnização é determinada nos seguintes termos:

a) Nos atrasos entre 60 e 119 minutos é atribuída uma indemnização correspondente a 25% do preço do bilhete efetivamente pago pelo passageiro, correspondente ao serviço que sofreu atraso;

b) Nos atrasos iguais ou superiores a 120 minutos é atribuída uma indemnização correspondente a 50% do

preço do bilhete efetivamente pago pelo passageiro, correspondente ao serviço que sofreu atraso.

3 — Quando se trate de viagem de ida e volta, a indemnização é calculada em função da metade do preço efetivamente pago pelo passageiro, salvo se houver atrasos indemnizáveis nas duas viagens.

4 — Tratando-se de um título de transporte para trajetos consecutivos, a indemnização é calculada na proporção do preço total do título de transporte e das distâncias percorridas.

5 — Não há pagamento de qualquer indemnização quando:

a) O passageiro foi informado do atraso antes de adquirir o título de transporte;

b) O valor a pagar, de acordo com as regras referidas nos números anteriores, seja igual ou inferior a € 4;

c) O atraso resultante da continuação da viagem num serviço diferente ou do reencaminhamento seja inferior a 60 minutos;

d) Seja titular de uma assinatura, passe ou de um título de transporte sazonal.

6 — Sempre que o atraso ou a supressão seja da responsabilidade do gestor de infraestrutura ferroviária, o operador tem direito de regresso sobre este da importância paga a título de indemnização aos passageiros nos termos do presente decreto-lei.»

Artigo 4.º

Isenções ao Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007

1 — Nos termos e para efeitos do disposto nos n.ºs 4, 5 e 6 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, são consideradas as seguintes isenções:

a) Para os serviços urbanos, suburbanos e regionais, sem limite temporal, a isenção da aplicação dos artigos 8.º, 10.º, 13.º a 17.º, do n.º 2 do 18.º, do n.º 2 do artigo 20.º e dos artigos 27.º e 28.º do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, bem como dos artigos 6.º a 14.º e 32.º do anexo I e dos anexos II e III;

b) Para os serviços domésticos de longo curso, a isenção da aplicação dos artigos referidos na alínea anterior, pelo período de cinco anos, contado da data de entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007.

2 — Com exceção das relativas ao artigo 28.º do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, e ao anexo III, as isenções a que se refere a alínea b) do número anterior são renovadas a partir de 3 de dezembro de 2014 e por um período de cinco anos.

3 — As isenções para os serviços domésticos de longo curso podem ser objeto de uma segunda renovação, por igual período de cinco anos, mediante comunicação efetuada à Comissão Europeia antes do termo do prazo da primeira renovação.

4 — As isenções e respetivas renovações são publicitadas na página eletrónica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P..

5 — Enquanto vigorarem as isenções previstas nos números anteriores aplicam-se as correspondentes disposições do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março.

Artigo 5.º

Norma revogatória

São revogados as alíneas *c)* e *f)* do n.º 2 do artigo 4.º, os n.ºs 5, 6 e 9 do artigo 16.º e os n.ºs 2 a 4 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março.

Artigo 6.º

Republicação

1 — É republicado, em anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, o Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, com a redação atual.

2 — Para efeitos da republicação, onde se lê «Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.» e «IMTT, I.P.» deve ler-se, respetivamente, «Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.» e «IMT, I.P.».

Artigo 7.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 18 de dezembro de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Rui Manuel Parente Chancerelle de Machete* — *António de Magalhães Pires de Lima*.

Promulgado em 26 de fevereiro de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 3 de março de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO

(a que se refere o artigo 6.º)

Republicação do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei estabelece, em conformidade com as disposições do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, as condições que devem ser observadas no contrato de transporte ferroviário de passageiros e bagagens, volumes portáteis, animais de companhia, velocípedes e outros bens.

2 — As normas estabelecidas no presente decreto-lei aplicam-se ao transporte internacional ferroviário, na parte efetuada em território nacional, em tudo o que não contrarie as disposições aplicáveis das regras uniformes relativas ao contrato de transporte internacional ferroviário de

passageiros e bagagens (CIV), que constituem o apêndice A à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF).

Artigo 2.º

Definições

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

a) «Transporte de passageiros por caminho de ferro» o transporte guiado em carris que se realiza através de veículos que utilizam diversos tipos de tração (vapor, diesel, elétrica ou outras), operando exclusivamente em canal próprio, e por marcha programada, ou transporte ferroviário;

b) «Contrato de transporte» o contrato a título oneroso, ou gratuito, celebrado com o operador em que este se obriga a prestar ao passageiro, mediante título de transporte ou outro meio de prova, o serviço de transporte ferroviário desde o local de origem até ao local de destino;

c) «Título de transporte» o documento emitido pelo operador ou por outrem com autorização do operador, em suporte de papel ou outro, que confirma o contrato de transporte;

d) «Passageiro» qualquer pessoa a quem é prestado um serviço de transporte ao abrigo de contrato de transporte;

e) «Passageiro com mobilidade condicionada» qualquer pessoa que se encontre limitada na sua mobilidade devido a uma deficiência ou incapacidade, incluindo a idade, e necessitando de uma atenção especial e da adaptação do serviço de transporte disponível às suas necessidades específicas;

f) «Operador» qualquer empresa devidamente habilitada para a prestação de serviços de transporte ferroviário;

g) «Condições gerais de transporte» as condições definidas pelo operador que, com a celebração do contrato de transporte, se tornam parte integrante do mesmo;

h) «Viagem» a deslocação documentada por título de transporte ou outro meio de prova entre um ponto de origem e um destino;

i) «Reserva» uma autorização em suporte físico ou eletrónico que confere o direito ao transporte, de acordo com as condições específicas previamente acordadas;

j) «Gestor de infraestrutura ferroviária» a entidade responsável pela disponibilização da infraestrutura e gestão da respetiva capacidade, assegurando a manutenção e renovação dessa infraestrutura, bem como a sua construção, instalação e readaptação;

l) «Gestor da estação» a entidade à qual se encontra atribuída a responsabilidade pela gestão de uma estação ferroviária, que pode coincidir com o gestor da infraestrutura ferroviária;

m) «Estação» a infraestrutura destinada ao embarque e desembarque de passageiros;

n) «Serviços urbanos e suburbanos» os serviços destinados a dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, bem como ao transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respetivos subúrbios;

o) «Serviços regionais e inter-regionais» os serviços destinados a dar resposta às necessidades de uma região, assegurando as ligações aos centros urbanos e a complementaridade nos serviços de longo curso;

p) «Serviços de longo curso» os serviços de transporte destinados a assegurar as ligações entre cidades do País

e as ligações internacionais e que se caracterizam pela elevada velocidade comercial e por adicionais níveis de conforto;

q) «Serviço ocasional» o serviço de transporte não regular promovido em função de necessidades específicas;

r) «Atraso à partida» a diferença compreendida entre a hora prevista de partida divulgada pelo operador e a ocorrida;

s) «Atraso à chegada» a diferença compreendida entre a hora prevista de chegada divulgada pelo operador e a ocorrida;

t) «Supressão temporária» a suspensão total ou parcial de um serviço planeado e divulgado, com caráter temporário;

u) «Supressão definitiva» a descontinuação total ou parcial de um serviço planeado e divulgado, com caráter permanente.

CAPÍTULO II

Disposições relativas ao contrato de transporte

Artigo 3.º

Contrato de transporte

1 — O contrato de transporte confere ao passageiro o direito ao transporte, mediante título de transporte ou outro meio de prova, nas condições definidas no presente decreto-lei.

2 — O passageiro pode fazer-se acompanhar de bagagens, de volumes portáteis, de animais de companhia e de outros bens que o operador aceite transportar em complemento do transporte de passageiros.

3 — As condições gerais do transporte são definidas pelo operador, sem prejuízo do disposto no presente decreto-lei e demais disposições aplicáveis ao transporte ferroviário, bem como no regime das cláusulas contratuais gerais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de outubro, na redação atual.

4 — As condições gerais de transporte estão sujeitas a prévia aprovação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, adiante designado por IMT, I.P., ouvida a Autoridade Metropolitana de Transportes (AMT) competente, no caso dos serviços urbanos e suburbanos de passageiros.

5 — As disposições do contrato de transporte não podem limitar ou excluir direitos previstos no presente decreto-lei.

Artigo 4.º

Obrigações do operador, do gestor da infraestrutura ou do gestor de estação

1 — O operador obriga-se a transportar os passageiros munidos de títulos de transporte ou de outro meio de prova, nos termos do presente decreto-lei.

2 — São obrigações do operador, designadamente:

a) Publicitar os preços e horários, de forma clara e acessível, nos locais de venda dos títulos de transporte;

b) Publicitar os direitos e obrigações estabelecidos no âmbito do contrato de transporte, nomeadamente as condições gerais de transporte;

c) [Revogada];

d) Informar os passageiros, através de meios adequados, da supressão temporária de serviços e, sendo caso

disso, apresentar os serviços alternativos ao dispor do passageiro;

e) Publicitar no local de embarque que não disponibilize meios de aquisição de títulos de transporte da possibilidade de adquirir títulos pela Internet, bem como a localização da estação ferroviária mais próxima em que exista bilheteira ou máquina de venda automática;

f) [Revogada];

g) Prestar o serviço objeto do contrato de transporte com segurança e qualidade, nos termos da legislação aplicável;

h) Disponibilizar o livro de reclamações, nos termos da legislação aplicável.

3 — São obrigações conjuntas do operador e do gestor da infraestrutura ou do gestor da estação, consoante o caso, designadamente:

a) Informar com antecedência razoável, através dos meios adequados, sobre a decisão de supressão definitiva de serviços;

b) Prestar ao passageiro todas as informações sobre os seus direitos e as suas obrigações, bem como outras que se mostrem necessárias;

c) Informar os passageiros dos atrasos e das horas previstas de partida e chegada, sempre que essa informação se encontre disponível.

4 — O operador está obrigado a disponibilizar nas estações os horários dos serviços regulares da linha em que a respetiva estação se insere, bem como os preços dos títulos de transporte aplicados a essa linha.

5 — Nos casos em que não se reúnam as condições necessárias para a divulgação de informação referida nos números anteriores, o operador deve publicitar a forma alternativa de acesso a essa informação.

6 — O operador está obrigado a disponibilizar a aquisição de títulos de transporte, nomeadamente através de bilheteiras de atendimento ao público ou de máquinas de venda automática de títulos de transporte, ou por terminal Multibanco, e caso seja possível através da Internet ou qualquer outra tecnologia de informação generalizada e acessível.

7 — Sempre que na estação de embarque não exista bilheteira ou máquina de venda automática de títulos de transporte, o operador obriga-se a permitir ao passageiro a aquisição do respetivo título em trânsito.

8 — Nos locais em que o operador tenha serviço de atendimento ao público está obrigado a disponibilizar informação sobre:

a) Condições de acesso para pessoas com mobilidade condicionada;

b) Condições de transporte para bagagens, animais de companhia e velocípedes;

c) Disponibilidade de serviços a bordo;

d) Existência e localização do livro de reclamações, nos termos da legislação aplicável;

e) Os horários e preços dos serviços de transporte de passageiros que pratica.

9 — Desde que tecnicamente possível, o operador deve prestar aos passageiros durante a viagem informação sobre eventuais atrasos, identificar a próxima estação e as principais correspondências.

10 — O operador obriga-se a assinalar, devidamente, em todos os comboios de passageiros lugares reservados, por ordem prioritária, destinados a pessoas com mobilidade condicionada, grávidas e pessoas com crianças de colo.

Artigo 5.º

Transporte de passageiros com mobilidade condicionada

1 — O operador e o gestor da estação obrigam-se a estabelecer regras de acesso não discriminatórias aplicáveis ao transporte de pessoas com mobilidade condicionada.

2 — O operador obriga-se a prestar assistência às pessoas com mobilidade condicionada durante a realização do transporte e durante o embarque e desembarque.

3 — O gestor da infraestrutura ou o gestor de estação, caso a estação não esteja a cargo do primeiro, estão obrigados a prestar assistência às pessoas com mobilidade condicionada no interior das estações até à plataforma de acesso aos comboios.

4 — As cadeiras portáteis, ou de rodas, e outros equipamentos utilizados por passageiros com mobilidade condicionada, ou crianças, são sempre admitidas como bagagem pessoal, independentemente das suas dimensões.

5 — Sem prejuízo do direito a indemnização a que haja lugar no caso de perda ou inutilização dos equipamentos referidos no número anterior durante o transporte, o operador está obrigado a adotar, de imediato, as medidas necessárias para responder às necessidades de mobilidade do passageiro afetado.

Artigo 6.º

Deveres e obrigações dos passageiros

1 — O acesso ao serviço de transporte ferroviário implica o cumprimento por parte dos passageiros do disposto neste decreto-lei e da demais legislação aplicável.

2 — É proibido aos passageiros:

a) Fazer uso do sinal de alarme fora do caso de perigo iminente;

b) Utilizar os dispositivos de emergência fora dos casos em que tal se justifique;

c) Entrar ou sair da carruagem quando esta esteja em movimento, ou depois do sinal sonoro que anuncia o fecho das portas ou sempre que, por aviso sonoro ou equivalente, tal seja determinado;

d) Entrar ou sair da carruagem por lado que não corresponda a plataforma de serviço de passageiros;

e) Passar de uma carruagem para outra em andamento, quando não haja comunicação interna;

f) Entrar nas carruagens sem que tenham saído todos os passageiros que o desejem fazer;

g) Aproximar-se da borda da plataforma aquando da aproximação de outro comboio e, em qualquer caso, ultrapassar o limite que se encontre marcado na plataforma de embarque, antes da chegada do comboio;

h) Ocupar lugar reservado a pessoas com mobilidade condicionada, grávidas e pessoas com crianças de colo, exceto se os mesmos não forem manifestamente necessários para o efeito;

i) Ocupar lugar ou compartimento reservado para os quais não tenha reserva ou ocupar mais lugares que os adquiridos;

j) Abrir ou impedir que se fechem as portas exteriores das carruagens durante a marcha;

l) Projetar para o exterior das carruagens quaisquer objetos;

m) Colocar nos locais para tal reservados volumes que, pelo seu conteúdo, natureza ou forma, possam cair ou perturbar os outros passageiros em caso de choque, paragem brusca ou outras causas;

n) Colocar volumes pesados ou sujos sobre os bancos ou apoiar os pés diretamente sobre os estofos;

o) Debruçar-se das janelas durante a marcha do comboio;

p) Dedicar-se a qualquer atividade ou oferecer serviços sem prévia autorização do operador;

q) Fazer peditórios, organizar coletas, recolher assinaturas ou realizar inquéritos sem autorização do operador;

r) Transportar animais de companhia ou de assistência em violação das condições estabelecidas no presente decreto-lei;

s) Pendurar-se em qualquer parte das carruagens ou dos seus acessórios ou manter-se nos estribos durante a marcha;

t) Entrar em compartimentos ou locais vedados ao acesso do público;

u) Proceder a qualquer espécie de publicidade e distribuir ou afixar cartazes, panfletos ou outras publicações sem autorização do operador;

v) Sujar as carruagens;

x) Transportar armas que não estejam acondicionadas nos termos da legislação aplicável, salvo tratando-se de agentes de autoridade;

z) Transportar matérias explosivas, incluindo material pirotécnico, substâncias facilmente inflamáveis, corrosivas ou radioativas;

aa) Transportar volumes que pela sua natureza, forma, dimensão ou cheiro possam causar incómodo aos outros passageiros ou danificar o material circulante;

ab) Utilizar aparelhos sonoros ou fazer barulho de forma a incomodar os outros passageiros;

ac) Praticar atos ou proferir expressões que perturbem a boa ordem dos serviços ou incomodem os outros passageiros.

3 — Os passageiros devem respeitar as instruções dadas pelos agentes de fiscalização, no âmbito do exercício das suas funções.

4 — Nos casos em que o incumprimento pelos passageiros dos deveres que lhes incumbem perturbe os outros passageiros, cause danos ou interfira com a boa ordem do serviço de transporte, os agentes do operador encarregues da fiscalização podem determinar a sua saída do comboio, recorrendo à força de segurança pública competente em caso de incumprimento dessa determinação, sem prejuízo do disposto no artigo 35.º

5 — Os passageiros cuja saída do comboio seja determinada nos termos do número anterior não têm direito a qualquer reembolso do preço do título de transporte.

Artigo 7.º

Título de transporte

1 — O passageiro está obrigado a munir-se de título de transporte e a conservá-lo até ao final da viagem, saída do cais ou da estação, devendo validá-lo, designadamente no sistema de bilhética sem contacto, quando existente, e apresentá-lo aos agentes do operador encarregues da fiscalização sempre que solicitado.

2 — Em caso de desmaterialização, deterioração ou perda do título de transporte, o passageiro pode provar a sua existência por meio de fatura, recibo ou outro documento comprovativo da respetiva aquisição e validade, nos termos a definir nas condições gerais de transporte.

3 — Em caso de deterioração que impeça a leitura do título de transporte, ou do documento substitutivo admitido, o operador não está obrigado à sua aceitação ou substituição.

4 — O passageiro que inicie a sua viagem num local onde não se efetua a venda de títulos de transporte ou onde não seja possível obter esse título fica obrigado a adquiri-lo, logo após o embarque, no decurso da viagem.

5 — O título de transporte é válido apenas para o tipo de serviço para que foi adquirido, salvo se as condições gerais de transporte permitirem a sua utilização nouro tipo de serviço.

6 — O passageiro sem título de transporte válido fica sujeito às sanções previstas na Lei n.º 28/2006, de 4 de julho, que regula as condições de utilização do título de transporte válido nos transportes coletivos.

Artigo 8.º

Passageiros com direito a transporte sem custo para o utilizador

1 — Os passageiros com direito a transporte sem custo para o utilizador, nos termos da legislação aplicável ou por acordos estabelecidos com o operador, devem munir-se de um título de transporte comprovativo desse direito.

2 — O título a que se refere o número anterior é emitido mediante prévia identificação da entidade responsável pelo respetivo pagamento, em termos que possibilitem a efetiva contabilização e ressarcimento do operador do valor das reduções ou isenções legalmente impostas.

3 — O disposto no presente artigo não se aplica àqueles que, no desempenho de funções públicas de fiscalização da atividade de transporte ferroviário, de investigação criminal, ou de manutenção da ordem e da segurança pública, necessitem de livre acesso ao transporte.

Artigo 9.º

Transporte de volumes portáteis, velocípedes e animais admitidos nas carruagens

1 — Aos passageiros é permitido levar nas carruagens, gratuitamente, bagagem de mão e objetos portáteis de uso pessoal desde que as suas dimensões não excedam, individualmente, 100 cm x 60 cm x 30 cm.

2 — Incumbe aos passageiros a guarda e vigilância dos seus volumes de mão e dos animais de companhia e de assistência respetivos.

3 — É permitido aos passageiros transportar gratuitamente animais de companhia que não ofereçam perigosidade desde que devidamente encerrados em contentor apropriado que possa ser transportado como volume de mão.

4 — Cada passageiro não pode transportar mais de um contentor com animais de companhia, nas condições referidas no número anterior.

5 — Para além do disposto no n.º 3, é também admitido o transporte de cães não encerrados desde que não ofereçam perigosidade, estejam devidamente açaimados, contidos à trela curta e acompanhados do respetivo boletim de vacinas atualizado e da licença municipal.

6 — Nos termos dos números anteriores, apenas é permitido o transporte de um cão por passageiro, mediante título de transporte próprio.

7 — Os cães de assistência acompanhantes de pessoas com deficiência são transportados nas carruagens, gratuitamente e não açaimados, nos termos do Decreto-Lei n.º 74/2007, de 27 de março.

8 — É proibido o transporte de animais perigosos e potencialmente perigosos, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 315/2009, de 29 de outubro, alterado pela Lei n.º 46/2013, de 4 de julho.

9 — Sem prejuízo do disposto no presente decreto-lei, as condições gerais do transporte definem a quantidade de bagagens de mão e objetos portáteis admitidos gratuitamente nas carruagens, bem como as condições de transporte de velocípedes.

Artigo 10.º

Transporte e entrega de automóveis e motociclos

As condições de transporte e entrega de automóveis ou motociclos são definidas pelo operador, sujeitas a aprovação pelo IMT, I. P.

Artigo 11.º

Despacho de bagagens

1 — Sempre que por razões de segurança o operador não admita bagagens de mão ou objetos portáteis, estas podem ser despachadas sem qualquer acréscimo de preço.

2 — O passageiro pode, ainda, mediante a apresentação do título de transporte, efetuar o despacho de bagagens até ao local de destino, caso este serviço esteja disponível e mediante as condições fixadas pelo operador.

3 — São admitidos como bagagem, eventualmente sujeita a despacho, os instrumentos de música portáteis, instrumentos e ferramentas profissionais, incluindo o material para representações artísticas, bem como equipamentos para prática desportiva.

4 — Os operadores não são obrigados a aceitar para transporte como bagagem despachada mais do que três volumes ou objetos cujo peso unitário seja superior a 40 kg.

5 — São excluídos do transporte como bagagem despachada as matérias ou objetos perigosos, designadamente armas não acondicionadas nos termos da legislação aplicável, matérias explosivas ou inflamáveis, radioativas, corrosivas, venenosas ou suscetíveis de provocar infeção.

6 — Se o operador tiver fundadas suspeitas de que as bagagens contêm objetos excluídos do transporte, pode solicitar a quem as apresenta a despacho a sua abertura para verificação do conteúdo, sob pena de poder recusar o seu transporte.

7 — O operador define o modelo de documento de despacho, podendo também estabelecer condições suplementares para a admissão, acondicionamento e transporte de bagagens.

Artigo 12.º

Armazenagem de bagagens

1 — A armazenagem de bagagens na estação de destino é gratuita durante quarenta e oito horas a contar da hora da sua chegada, findas as quais o operador cobra o preço fixado e divulgado para o armazenamento.

2 — O operador não é obrigado a conservar as bagagens armazenadas por período superior a 15 dias.

3 — Findo esse prazo, se as mesmas não tiverem sido retiradas pelo interessado, o operador tem direito a proceder à sua venda em hasta pública, com prévio aviso ao expedidor ou anúncio num dos jornais mais lidos na região.

4 — No caso de géneros sujeitos a rápida deterioração, o prazo indicado no número anterior é reduzido a vinte e quatro horas e a venda efetua-se sem aviso e anúncio prévios.

Artigo 13.º

Objetos abandonados

1 — O operador ou o gestor da estação providenciam o encaminhamento dos objetos, valores ou volumes abandonados pelos passageiros nos comboios ou nas estações para um local designado para o efeito, onde devem ser guardados até que os seus proprietários os reclamem, por um período não inferior a 30 dias.

2 — Na falta de reclamação dos bens e findo o prazo referido no número anterior, as entidades neste referidas têm direito a proceder à sua venda em hasta pública, com prévio anúncio num dos jornais mais lidos na região e prévio aviso ao possuidor, caso exista identificação e morada do mesmo.

3 — No caso de géneros sujeitos a rápida deterioração, o prazo indicado no n.º 1 é reduzido para vinte e quatro horas e a venda efetua-se sem aviso e anúncio prévios.

4 — No caso de abandono de animais, estes devem ser encaminhados para o centro de recolha da área de destino.

Artigo 14.º

Interrupção de viagem por iniciativa do passageiro

Salvo estipulação em contrário resultante das condições gerais de transporte emitidas pelo operador, não é permitida interrupção e retoma da viagem por iniciativa do passageiro para continuação posterior.

Artigo 15.º

Supressão temporária de serviços

1 — Em caso de supressão temporária de um serviço, em todo ou em parte do percurso, o operador obriga-se a fazer seguir o passageiro e a sua bagagem, volumes portáteis ou animais de companhia ou de assistência, sem qualquer acréscimo de preço, por outro comboio que sirva a sua estação de destino, pela mesma linha ou por outro itinerário, de maneira a permitir-lhe chegar ao destino com o menor atraso possível.

2 — Nos casos em que não se mostre viável dar cumprimento, em tempo útil, ao disposto no número anterior, o operador, sempre que possível, obriga-se a disponibilizar ao passageiro, sem qualquer acréscimo de preço, outros modos de transporte que lhe permitam completar a viagem.

3 — No caso de supressão temporária e não optando por aceitar as alternativas referidas nos números anteriores, o passageiro tem direito ao reembolso do valor do preço do título de transporte e ao reencaminhamento para o local de origem no mais curto prazo possível e em condições de transporte equivalentes.

4 — O disposto nos números anteriores não prejudica o previsto nos artigos 25.º e seguintes.

Artigo 16.º

Reembolso do título de transporte

1 — Se o passageiro não utilizar o título de transporte por motivo alheio ao operador, não há lugar a qualquer reembolso, salvo o disposto no número seguinte.

2 — Nos serviços de transporte regional, inter-regional e de longo curso, o passageiro tem direito a reaver até 75 % do valor pago, pelo título de transporte, mediante a sua apresentação e desde que o reembolso seja solicitado:

a) Até três horas antes do início da viagem, quando se trate de serviços de transporte com lugar reservado;

b) Até trinta minutos antes do início da viagem, quando se trate de serviços de transporte regional e inter-regional.

3 — Há direito a reembolso do preço do título de transporte pago pelo passageiro se, por razões imputáveis ao operador, o atraso à partida exceder trinta minutos em viagens com duração inferior a uma hora ou exceder sessenta minutos em viagens com duração igual ou superior a uma hora.

4 — O disposto no número anterior não é aplicável se o passageiro embarcar e se der início à viagem.

5 — [Revogado].

6 — [Revogado].

7 — O disposto no n.º 3 não se aplica quando o passageiro tenha adquirido o título de transporte depois da divulgação do atraso.

8 — O reembolso de quaisquer quantias a que se refere o presente artigo impede a utilização do título de transporte que o tenha suportado, devendo:

a) Ser solicitado no prazo de 30 dias após a verificação do atraso;

b) Ser efetuado no prazo máximo de 30 dias a contar da apresentação do pedido.

9 — [Revogado].

Artigo 16.º-A

Indemnização do preço do bilhete

1 — Sem perda do direito ao transporte e caso não exerça o direito de reembolso estabelecido no artigo anterior, quando se verifique atraso entre o local de partida e de chegada indicados no título de transporte, imputáveis ao operador ou ao gestor de infraestrutura, o passageiro tem direito a uma indemnização, nas condições previstas nos números seguintes.

2 — A indemnização é determinada nos seguintes termos:

a) Nos atrasos entre 60 e 119 minutos é atribuída uma indemnização correspondente a 25% do preço do bilhete efetivamente pago pelo passageiro, correspondente ao serviço que sofreu atraso;

b) Nos atrasos iguais ou superiores a 120 minutos é atribuída uma indemnização correspondente a 50% do preço do bilhete efetivamente pago pelo passageiro, correspondente ao serviço que sofreu atraso.

3 — Quando se trate de viagem de ida e volta, a indemnização é calculada em função da metade do preço efetivamente pago pelo passageiro, salvo se houver atrasos indemnizáveis nas duas viagens.

4 — Tratando-se de um título de transporte para trajetos consecutivos, a indemnização é calculada na proporção

do preço total do título de transporte e das distâncias percorridas.

5 — Não há pagamento de qualquer indemnização quando:

a) O passageiro foi informado do atraso antes de adquirir o título de transporte;

b) O valor a pagar, de acordo com as regras referidas nos números anteriores, seja igual ou inferior a € 4;

c) O atraso resultante da continuação da viagem num serviço diferente ou do reencaminhamento seja inferior a 60 minutos;

d) Seja titular de uma assinatura, passe ou de um título de transporte sazonal.

6 — Sempre que o atraso ou a supressão seja da responsabilidade do gestor de infraestrutura ferroviária, o operador tem direito de regresso sobre este da importância paga a título de indemnização aos passageiros nos termos do presente decreto-lei.

Artigo 17.º

Documentação do atraso ou supressão de serviços

1 — Nos atrasos superiores a uma hora, em relação ao tempo de viagem previsto no horário, ou no caso de supressão temporária de serviço que impeça a conclusão da viagem, o operador deve fornecer ao passageiro, sempre que este o solicite, documento que ateste a ocorrência e a duração do atraso.

2 — O modelo e os termos da disponibilização do documento referido no número anterior são comunicados pelos operadores ao IMT, I.P., no prazo de 30 dias a partir da entrada em vigor do presente decreto-lei.

CAPÍTULO III

Preços de transporte

Artigo 18.º

Princípios gerais para a fixação de preços

1 — Os preços são calculados pelo operador por tipo de serviço e por origem e destino, para o período de um ano.

2 — Os preços praticados pelo operador devem, tendencialmente, assegurar proveitos que permitam a cobertura dos custos de exploração, níveis adequados de remuneração do capital investido e de autofinanciamento, tendo em conta a situação e condições do mercado relevante.

3 — A metodologia de cálculo dos preços deve promover a eficiência na afetação de recursos e a equidade dos preços praticados, refletindo a qualidade do serviço, a distância e o tempo de percurso.

Artigo 19.º

Regras e critérios para a fixação dos preços

1 — A fixação de preços deve ter em conta, nomeadamente:

- A distância percorrida;
- O custo de exploração por passageiro/quilómetro;
- Os custos de natureza administrativa.

2 — O preço pode, ainda, refletir fatores de qualidade, segurança e conforto, bem como o tempo de percurso.

3 — O operador pode praticar descontos sobre o preço, nomeadamente em função do número de viagens ou de negócios jurídicos que celebre com passageiros.

Artigo 20.º

Regimes especiais de preços

1 — Os preços dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, que a seguir se enumeram, obedecem ao seguinte:

a) Os serviços de transporte urbano e suburbano ficam sujeitos ao disposto em legislação ou regulamentação específica em vigor ou às regras contratuais, quando sejam objeto de contrato, designadamente quanto a regras de atualização tarifária;

b) Os serviços de transporte regionais e inter-regionais ficam sujeitos aos procedimentos de fixação e atualização de preços, a aprovar por regulamento do IMT, I.P., tendo em conta os princípios e critérios constantes dos artigos 18.º e 19.º;

c) Os serviços de transporte de passageiros em que a tarifa seja fixada por contrato de serviço público ficam sujeitos às regras neste previstas.

2 — As crianças até aos quatro anos são transportadas gratuitamente, desde que não ocupem lugar.

Artigo 21.º

Fixação e divulgação dos preços

1 — Os preços dos serviços urbanos e suburbanos estão sujeitos a aprovação pela AMT competente, ou, caso se desenvolvam fora das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, pelo IMT, I.P., devendo essa aprovação ocorrer no prazo de 20 dias após a apresentação da respetiva proposta pelo operador.

2 — A proposta a que se refere o número anterior deve conter toda a informação relevante para a verificação da observância do regime de preços, podendo ser recusada a aprovação e a entrada em vigor dos preços dos serviços urbanos e suburbanos.

3 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 18.º, podem ser fixados períodos diferentes para a revisão tarifária relativamente a serviços urbanos e suburbanos por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da economia e dos transportes.

4 — Os preços dos serviços regionais e inter-regionais e de longo curso ficam sujeitos apenas ao dever de comunicação ao IMT, I.P., salvo se forem estabelecidas regras específicas por lei ou em contrato.

5 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 18.º, podem ser fixados períodos diferentes para a vigência dos preços relativamente a serviços regionais, inter-regionais e de longo curso desde que tal seja requerido de forma fundamentada pelo operador e aprovado pelo IMT, I.P., tendo em conta circunstâncias imprevisíveis e excecionais.

6 — Não estão abrangidos pelo dever de comunicação, os preços que sofram redução praticados pontualmente em campanhas promocionais.

7 — Os preços dos serviços de transporte ferroviário e as suas alterações devem ser divulgados ao público com a antecedência mínima de 10 dias antes da sua entrada em vigor, através da afixação nos locais de venda dos títulos de transporte e, caso seja possível, da publicitação no sítio da Internet do operador.

CAPÍTULO IV

Títulos de transporte

Artigo 22.º

Títulos de transporte

1 — Os operadores emitem os seguintes títulos próprios obrigatórios:

- a) Títulos simples por tipo de serviço;
- b) Assinaturas mensais para o serviço urbano e suburbano.

2 — Os operadores podem criar outros títulos de transporte desde que o comuniquem à AMT ou ao IMT, I.P., consoante a respetiva área geográfica, com a antecedência de 20 dias relativamente à data da sua divulgação.

3 — A criação de títulos de transporte, nos termos do número anterior, obriga o operador à divulgação ao público dos mesmos 10 dias antes da sua entrada em vigor.

4 — A criação, divulgação e emissão de títulos combinados de transporte rege-se por diploma legislativo próprio.

5 — Sem prejuízo do estabelecido no número anterior, o passageiro portador de títulos de transporte combinado fica sujeito às disposições do presente decreto-lei.

Artigo 23.º

Indicações dos títulos de transporte

1 — O título de transporte deve conter a identificação do ou dos operadores, a entidade emitente, o tipo de serviço, a validade e o preço.

2 — O disposto no número anterior não prejudica a possibilidade de desmaterialização dos títulos de transporte por suporte magnético, eletrónico ou outro.

3 — No caso de desmaterialização de títulos de transporte, o operador ou a entidade emitente deve mencionar os elementos essenciais, a que se refere o n.º 1, em recibo, fatura ou outro documento equivalente.

Artigo 24.º

Bonificação de preços

1 — Sem prejuízo dos operadores praticarem uma política comercial com descontos comerciais para determinado segmento de passageiros, são definidos, através de portaria, regimes tarifários sociais bonificados aplicáveis aos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros.

2 — [Revogado].

3 — [Revogado].

4 — [Revogado].

CAPÍTULO V

Responsabilidade civil

Artigo 25.º

Responsabilidade do operador

1 — O operador é responsável pelos danos causados ao passageiro e a bens por este transportados durante a viagem, nos termos do presente decreto-lei e do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conse-

lho, de 23 de outubro de 2007, sem prejuízo do direito de regresso sobre o gestor da infraestrutura ferroviária caso os danos resultem de defeito dessa infraestrutura ou avaria dos respetivos elementos.

2 — Fica excluída a responsabilidade do operador quando o passageiro não tenha observado os deveres e obrigações a que está obrigado, designadamente a aquisição do título de transporte e demais deveres relativos à segurança a respeitar relativa ao transporte, bem como nos casos previstos no n.º 2 do artigo 26.º do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007.

Artigo 26.º

Responsabilidade do gestor da infraestrutura ferroviária

O gestor da infraestrutura ferroviária é responsável pelos danos causados aos passageiros e a bens por estes transportados, quando tais danos resultem de defeito de infraestrutura, nomeadamente em estações ou cais, ou de avaria nos respetivos elementos, salvo nos casos em que a responsabilidade da gestão da infraestrutura em causa esteja atribuída a outra entidade.

Artigo 27.º

Responsabilidade dos passageiros

O passageiro é responsável pelos danos causados ao operador e a terceiros, por si ou pelos seus volumes de mão, animais de companhia e bagagens.

Artigo 28.º

Limitação da responsabilidade do operador devido a atrasos ou supressão de serviços

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 16.º-A, o passageiro tem ainda direito a indemnização por outros danos que resultem direta e exclusivamente de atrasos ou supressões de serviços de transporte ferroviário, por razões imputáveis ao operador ou ao gestor de infraestrutura, nos termos dos números seguintes.

2 — Em caso de supressão de serviços regionais superiores a 50 km ou de serviços de longo curso a indemnização é no montante do valor do prejuízo provado, tendo este como limite o correspondente a 100 vezes o valor do preço pago pelo título de transporte, sujeito ao limite máximo de € 250.

3 — Tratando-se de serviços urbanos, suburbanos e regionais até 50 km, a indemnização referida no n.º 1 tem como limite até 25 vezes o valor do título pago.

4 — A indemnização por danos devida por atraso na entrega de bagagem, de automóveis ou motociclos, por facto imputável ao operador, corresponde ao montante do valor do prejuízo provado, tendo esta como limite € 100.

5 — A prova da existência e do montante do prejuízo incumbe ao lesado.

6 — O preço da viagem para efeitos do cálculo indemnizatório, quando o título de transporte abranja vários trajetos consecutivos ou permita multiviagens, é calculado na proporção do preço total do título de transporte e das distâncias percorridas.

7 — Os valores limite a que se referem os n.ºs 2 e 4 são atualizados anualmente de acordo com o índice de inflação.

Artigo 29.º

Exclusão da responsabilidade do operador no transporte de automóveis, motociclos e velocípedes

1 — O operador não é responsável pelos danos causados nos automóveis ou outros veículos em operações de carga e descarga nos vagões efetuadas pelos passageiros, por danos motivados por excesso de peso dos volumes contidos no seu interior ou transportados em cima dos veículos.

2 — O operador não é responsável pelos danos ou perdas que se verifiquem nas bagagens ou outros objetos levados gratuitamente no interior dos automóveis ou de outros veículos.

Artigo 30.º

Limites da indemnização por perda ou danos em bagagens, automóveis, motociclos e velocípedes

1 — Considera-se que ocorre perda de bagagens e velocípedes despachados quando os mesmos não tenham chegado ao seu destino até ao final do 5.º dia a contar da data prevista para a chegada.

2 — Em caso de perda total ou parcial de automóveis ou motociclos, a indemnização a pagar ao passageiro corresponde ao montante do prejuízo que este provar, tendo como limite o valor comercial do veículo, não podendo o valor da indemnização exceder os limites aplicáveis no transporte internacional.

3 — A indemnização devida pelo operador, em caso de perda ou dano de bagagens e velocípedes despachados, tem como limite máximo € 100 por quilograma de peso bruto ou € 1500, consoante o valor que for menos elevado.

4 — A prova da existência e do montante do prejuízo incumbe ao lesado.

5 — O valor a que se refere o n.º 3 é atualizado anualmente de acordo com o índice de inflação.

Artigo 31.º

Meios alternativos de resolução de conflitos

Os conflitos entre os passageiros e os operadores podem ser resolvidos por recurso a meios alternativos de resolução de conflitos.

CAPÍTULO VI

Comunicações do operador e fiscalização

Artigo 32.º

Serviços urbanos, suburbanos, regionais, inter-regionais e de longo curso

1 — Os operadores devem comunicar, anualmente, os serviços urbanos, suburbanos, regionais, inter-regionais e de longo curso em exploração à autoridade de transporte competente, AMT ou ao IMT, I.P., consoante a área geográfica onde os mesmos se desenvolvem.

2 — As alterações aos serviços urbanos e suburbanos carecem de prévia aprovação da autoridade de transportes competente.

Artigo 33.º

Dever de comunicação

1 — Os operadores devem apresentar, quando tal lhes seja solicitado pelo IMT, I. P., toda a informação relativa

a procedimentos necessária para atestar da conformidade dos procedimentos e práticas adotadas em cumprimento do disposto no presente decreto-lei.

2 — As informações prestadas nos termos do número anterior, desde que tal seja solicitado e fundamentado pelo operador, ficam sujeitas a sigilo comercial.

Artigo 34.º

Fiscalização

1 — A fiscalização do cumprimento das obrigações que incumbem ao operador ou ao gestor da infraestrutura, por força do disposto no presente decreto-lei, cabe à autoridade de transporte competente, AMT ou ao IMT, I.P., consoante a respetiva área geográfica.

2 — O incumprimento pelo passageiro dos deveres que sobre ele recai, por força do disposto no presente decreto-lei, está sujeito a fiscalização por agentes do operador devidamente identificados e credenciados.

3 — O incumprimento a que se refere o número anterior é lavrado em auto de notícia, segundo modelo a aprovar pelo IMT, I.P.

CAPÍTULO VII

Regime sancionatório

Artigo 35.º

Contraordenações

1 — Constituem contraordenações imputáveis ao operador, ao gestor da estação e ao gestor da infraestrutura, consoante o caso, puníveis com coima de € 2500 a € 12 500:

- a) A violação das obrigações a que se referem os artigos 4.º e 5.º;
- b) O incumprimento das regras aplicáveis a objetos perdidos e armazenagem de bens transportados a que se referem os artigos 12.º e 13.º;
- c) O incumprimento das regras aplicáveis à supressão temporária a que se refere o artigo 15.º;
- d) O incumprimento das regras relativas ao reembolso do título de transporte a que se refere o artigo 16.º;
- e) O incumprimento das regras relativas à indemnização do preço do bilhete a que se refere o artigo 16.º-A;
- f) A recusa de emissão de documento comprovativo de atraso, nos termos do artigo 17.º;
- g) O incumprimento das obrigações relativas à fixação e divulgação de preços a que se refere o artigo 21.º;
- h) O incumprimento das obrigações relativas aos títulos de transporte a que se referem os artigos 22.º e 23.º;
- i) A falta de comunicação e aprovação a que se referem os artigos 32.º e 33.º

2 — Constituem contraordenações imputáveis ao operador ou ao gestor da estação, consoante o caso, puníveis com coima de € 2500 a € 12 500, as seguintes infrações ao Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007:

- a) A recusa de transporte de bicicletas, em violação do artigo 5.º do referido Regulamento, nos serviços em que tal seja disponibilizado pelo operador;
- b) O incumprimento do dever de assistência em violação dos artigos 18.º e 23.º do referido Regulamento;

c) O incumprimento das disposições relativas às queixas dos passageiros em violação do artigo 27.º do referido Regulamento.

3 — Constituem contraordenações imputáveis ao passageiro, puníveis com coima de € 50 a € 250, a violação dos deveres previstos no artigo 6.º, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

4 — O manuseamento dos dispositivos de emergência fora dos casos justificados e a utilização do sinal de alarme fora dos casos de perigo iminente são puníveis com coima de € 200 a € 1000.

5 — A aplicação das contraordenações previstas no presente artigo não prejudica a responsabilidade civil e criminal a que houver lugar.

6 — A tentativa e a negligência são sempre puníveis, sendo os limites máximos e mínimos das coimas reduzidos a metade.

Artigo 36.º

Instrução do processo e aplicação das coimas

1 — A instrução dos processos por contraordenações previstas no presente decreto-lei compete à autoridade de transporte competente, AMT ou ao IMT, I.P., consoante a respetiva área geográfica onde a infração é cometida.

2 — A aplicação das coimas previstas neste decreto-lei é da competência do conselho executivo da AMT ou ao conselho diretivo do IMT, I. P.

Artigo 37.º

Produto das coimas

A afetação do produto das coimas faz-se da forma seguinte:

- a) 60 % para o Estado;
- b) 10 % para a entidade que levantou o auto;
- c) 30 % para a entidade competente que aplica a coima.

CAPÍTULO VIII

Disposições finais e transitórias

Artigo 38.º

Transportes ocasionais e históricos

Em tudo o que não contrarie o disposto no presente decreto-lei e demais legislação aplicável, os serviços de transporte de passageiros ocasionais e históricos regem-se pelos termos contratualmente definidos.

Artigo 39.º

Regime transitório

Nos serviços de transporte de passageiros regionais e inter-regionais, a primeira fixação e divulgação de preços e respetiva atualização, num período inicial até cinco anos, após a entrada em vigor deste decreto-lei, está sujeita a aprovação expressa do IMT, I.P., sob proposta fundamentada dos operadores que demonstre a observância dos princípios e regras constantes do capítulo III.

Artigo 40.º

Taxas

Pelos atos de aprovação da responsabilidade das autoridades de transportes competentes, previstos no presente decreto-lei, são cobradas taxas, as quais constam da respetiva tabela de taxas.

Artigo 41.º

Norma revogatória

1 — São revogados os artigos 38.º a 45.º e 66.º a 69.º do Regulamento para a Exploração e Polícia dos caminhos de ferro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 780, de 21 de agosto de 1954.

2 — É, ainda, revogada a tarifa geral de transportes dos caminhos de ferro — parte i, «Passageiros e bagagens», aprovada pela Portaria n.º 403/75, de 30 de junho, na redação dada pelas Portarias n.ºs 170/78, de 29 de março, 526/79, de 29 de setembro, 1116/80, de 31 de dezembro, 1338/82, de 31 de dezembro, 851/83, de 24 de agosto, 309-A/84, de 23 de maio, 31-R/85, de 12 de janeiro, 733-L/86, de 4 de dezembro, e 1080/92, de 24 de novembro.

Artigo 42.º

Entrada em vigor

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

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E DO MAR

Portaria n.º 66/2015

de 6 de março

A Portaria n.º 193/2014, de 30 de setembro, procedeu à suspensão temporária do n.º 7.º da Portaria n.º 123/2001, de 23 de fevereiro, alterada pelas Portarias n.ºs 229/2002, de 12 de março, e 1405/2008, de 4 de dezembro, mantida transitóriamente em vigor pela Portaria n.º 1229/2009, de 12 de outubro, alterada pelas Portarias n.ºs 241/2010, de 30 de abril, e 134/2011, de 4 de abril, na parte referente à inscrição em exame para obtenção de carta de caçador.

A suspensão prevista na referida Portaria n.º 193/2014, de 30 de setembro, pretendeu acautelar o efeito útil das alterações perspetivadas, e em fase de aprovação, do atual procedimento para a obtenção de carta de caçador, nomeadamente no sentido de o pedido de emissão de carta de caçador e inscrição em exame ocorrerem em ato único.

Considerando, porém, que não foi ainda possível reunir as condições necessárias para a implementação de algumas dessas medidas, torna-se ainda assim conveniente adotar, desde já, medidas de modernização administrativa adequadas por forma a assegurar o acesso facilitado dos interessados aos exames para a obtenção de carta de caçador, criando-se, neste caso, condições especiais para a realização de exames, com recurso a procedimentos administrativos simples, céleres e desburocratizados, privilegiando os canais digitais de comunicação.

Um dos constrangimentos que se tem verificado, e que se impõe esbater, na obtenção da habilitação necessária ao exercício da caça, é o distanciamento temporal da inscrição

em exame para a obtenção de carta de caçador e a realização das provas correspondentes, bem como a existência de apenas duas épocas para a sua realização.

Para o efeito, a presente portaria alarga a periodicidade dos exames, cria a possibilidade de escolha das datas de exame pelos interessados e aplica, ainda, o princípio da desmaterialização de processos, privilegiando os canais digitais de comunicação na formalização das respetivas candidaturas, quer no ato de inscrição para exame, quer nos atos de pagamento das respetivas taxas, dando corpo ao processo de simplificação administrativa e à sua adequação às possibilidades que a evolução técnica permite.

Ademais, as medidas ora apresentadas pretendem contribuir para fomentar o interesse pelas atividades venatórias e, conseqüentemente, para a inversão do progressivo decréscimo de caçadores ativos, enquanto agentes essenciais para a gestão e exploração racional e sustentada dos recursos cinegéticos.

Assim:

Nos termos da alínea *i*) do n.º 1 do artigo 38.º da Lei n.º 173/99, de 21 de setembro, alterada pelos Decretos-Lei n.ºs 159/2008, de 8 de agosto, e 2/2011, de 6 de janeiro, manda o Governo, pelo Secretário de Estado da Alimentação e da Investigação Agroalimentar, no uso das competências delegadas através do Despacho n.º 12256-A/2014, de 3 de outubro, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

A presente portaria altera a Portaria n.º 123/2001, de 23 de fevereiro, alterada pelas Portarias n.ºs 229/2002, de 12 de março, e 1405/2008, de 4 de dezembro, mantida transitoriamente em vigor pelo artigo 12.º da Portaria n.º 1229/2009, de 12 de outubro, alterada pelas Portarias n.ºs 241/2010, de 30 de abril, 134/2011, de 4 de abril e 193/2014, de 30 de setembro, criando condições especiais para o estabelecimento de períodos de inscrição e épocas de realização de exame para obtenção de carta de caçador.

Artigo 2.º

Alteração da Portaria n.º 123/2001, de 23 de fevereiro

Os n.ºs 1, 2, 5 e 8 do n.º 1.º, os n.ºs 3.º, 6.º, 7.º e 8.º, os n.ºs 1 e 2 do n.º 9.º e os n.ºs 10.º e 12.º da Portaria n.º 123/2001, de 23 de fevereiro, alterada pelas Portarias n.ºs 229/2002, de 12 de março, 1405/2008, de 4 de dezembro, e 193/2014, de 30 de setembro, mantida transitoriamente em vigor pelo artigo 12.º da Portaria n.º 1229/2009, de 12 de outubro, alterada pelas Portarias n.ºs 241/2010, de 30 de abril, 134/2011, de 4 de abril e 193/2014, de 30 de setembro, passam a ter a seguinte redação:

«1.º

[...]

1 — [...].

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [revogado].

2 — [revogado].

3 — [...].

4 — [...].

5 — Excecionalmente, e quando o número de inscrições o justifique, a prova teórica de exame pode ser substituída por prova oral, destinada a candidatos que declarem não saber ler nem escrever, nos termos e condições a definir por despacho do Conselho Diretivo do Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I. P. (ICNF, I. P.), a publicitar no seu sítio da Internet.

6 — [...].

7 — [...].

8 — [revogado].

3.º

[...]

A prova prática ou teórico-prática necessária para obtenção da carta de caçador com a especificação «com arma de fogo» consta de um curso de formação técnica e cívica e respetivo exame, da responsabilidade da Direção Nacional da Polícia de Segurança Pública (DN/PSP), nos termos do disposto na Portaria n.º 573-B/2007, de 30 de abril.

6.º

[...]

1 — O exame para obtenção de carta de caçador efetua-se de dois em dois meses nos distritos de Viana do Castelo ou Braga, Vila Real, Porto, Viseu ou Guarda, Coimbra ou Castelo Branco, Évora, Faro, Santarém ou Setúbal, e todos os meses no distrito de Lisboa.

2 — A periodicidade dos exames em cada distrito e os distritos onde são realizados, podem ser alterados por despacho do Conselho Diretivo do ICNF, I. P., em função da evolução da procura, a publicitar no seu sítio da Internet.

3 — As datas, os locais e o número de dias em que ocorrem exames, bem como o número de sessões e o número de vagas por sessão, são fixados para cada distrito pelo ICNF, I. P., e divulgados no seu sítio da Internet.

4 — A prova teórica do exame tem lugar no local, data e hora escolhidos pelo candidato.

5 — [anterior n.º 7].

7.º

[...]

1 — O pedido de inscrição em exame para carta de caçador é apresentado no período que decorre entre os 20 e os 10 dias úteis que antecedem a data do início dos exames a realizar em cada distrito.

2 — Em cada inscrição, os interessados apenas podem requerer exame para obtenção de carta de caçador para uma dada especificação, ficando a inscrição para obtenção de especificação diferente, condicionada à emissão de carta de caçador com a especificação correspondente à inscrição anterior.

3 — O pedido de inscrição em exame para obtenção de carta de caçador é efetuado por via eletrónica no sítio da Internet do ICNF, I. P., escolhendo o candidato, desde que existam vagas, o dia, a hora e o local em que pretende realizar exame.

4 — A inscrição em exame para obtenção de carta de caçador a que se refere o número anterior torna-se definitiva com o pagamento da taxa aplicável.

5 — O pagamento da taxa acima referida é efetuado através da rede automática Multibanco nos dois dias seguintes à data que lhe for comunicada eletronicamente.

6 — O pedido a que se refere o n.º 1 pode ainda ser efetuado junto de balcão do ICNF, I. P.

8.º

[...]

[revogado]

9.º

[...]

1 — Os candidatos inscritos devem, na respetiva data, hora e local de exame, identificar-se perante o júri, nomeadamente através da apresentação de bilhete de identidade, cartão de cidadão ou passaporte, sob pena de não poderem realizar exame, perdendo ainda a respetiva taxa de inscrição.

2 — Excetua-se do número anterior os candidatos que se apresentem a exame no mesmo local e dia para que se inscreveram, mas em hora diferente, que podem ser admitidos sempre que existam ainda vagas para exame a realizar no mesmo dia.

3 — [...].

4 — [...].

10.º

[...]

[revogado]

12.º

[...]

1 — [...].

2 — Excetua-se do disposto no número anterior a inscrição em exame para obtenção de carta de caçador com a especificação «com arma de fogo» de candidatos já titulares de carta de caçador com outra especificação, em que a taxa devida pelo curso de formação técnica e cívica e respetivo exame é prestada junto da Direção Nacional da Polícia de Segurança Pública.

3 — [...].

a) [...];

b) [revogada];

c) [revogada];

d) [...];

i) [...];

ii) [revogada];

iii) [...].

4 — O valor das taxas a que se refere o número anterior são os resultantes da sua atualização a partir de 1 de junho de 2010, nos termos do n.º 9.º da Portaria n.º 1405/2008, de 4 de dezembro, e da Portaria n.º 120/2012, de 30 de abril, sendo publicitados no sítio da Internet do ICNF, I. P.».

Artigo 3.º

Norma revogatória

São revogados a alínea *d)* do n.º 1, os n.ºs 2 e 8 do n.º 1.º, os n.ºs 8.º e 10.º, as alíneas *b)*, *c)* e subalínea *ii)* da alínea *d)* do n.º 3 do n.º 12.º da Portaria n.º 123/2001, de 23 de fevereiro, alterada pelas Portarias n.ºs 229/2002, de 12 de março e 1405/2008, de 4 de dezembro, mantida transitóriamente em vigor pela Portaria n.º 1229/2009, de 12 de outubro, alterada pelas Portarias n.ºs 241/2010, de 30 de abril, e 134/2011, de 4 de abril.

Artigo 4.º

Norma transitória

Aos candidatos inscritos, à data de entrada em vigor da presente portaria, em exame para obtenção de carta de caçador que declararam não saber ler nem escrever, aplicam-se as normas em vigor à data da sua inscrição, sendo os termos e condições do respetivo exame oral definidos por despacho do Conselho Diretivo do ICNF, I. P.

Artigo 5.º

Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor 15 dias após a sua publicação.

O Secretário de Estado da Alimentação e da Investigação Agroalimentar, *Alexandre Nuno Vaz Baptista de Vieira e Brito*, em 25 de fevereiro de 2015.

I SÉRIE



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

Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A. Unidade de Publicações, Serviço do Diário da República, Avenida Dr. António José de Almeida, 1000-042 Lisboa