



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Terça-feira, 15 de março de 2022

Número 52

ÍNDICE

Presidência do Conselho de Ministros

Decreto-Lei n.º 25/2022:

Estabelece os limites do tempo de voo, do tempo de serviço e os requisitos do repouso do pessoal móvel da aviação civil 3

Negócios Estrangeiros

Aviso n.º 21/2022:

Torna público que a República da Turquia notificou o Secretariado-Geral do Conselho da Europa, a 22 de março de 2021, da denúncia da Convenção do Conselho da Europa para a Prevenção e o Combate à Violência contra as Mulheres e a Violência Doméstica, adotada em Istambul, a 11 de maio de 2011 23

Mar

Portaria n.º 114/2022:

Alteração dos regulamentos específicos do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental. 24

Nota. — Foi publicado um suplemento ao *Diário da República*, n.º 50, de 11 de março de 2022, onde foi inserido o seguinte:

Presidência do Conselho de Ministros

Resolução do Conselho de Ministros n.º 29-D/2022:

Amplia o âmbito da concessão de proteção temporária a pessoas deslocadas da Ucrânia, em consequência dos recentes conflitos armados vividos naquele país. 14-(2)

Nota. — Foi publicado um 2.º suplemento ao *Diário da República*, n.º 50, de 11 de março de 2022, onde foi inserido o seguinte:

Presidência do Conselho de Ministros

Decreto-Lei n.º 24-A/2022:

Aumenta o subsídio financeiro aplicável a consumos em postos de abastecimento de combustíveis para efeitos de apoio transitório e excepcional aos cidadãos nos seus consumos no setor dos combustíveis (benefício «AUTOvoucher») 14-(2)



Decreto-Lei n.º 24-B/2022:

Estabelece medidas excecionais no âmbito da concessão de proteção temporária a pessoas deslocadas da Ucrânia 14-(4)

Finanças e Ambiente e Ação Climática

Portaria n.º 111-A/2022:

Revisão e fixação dos valores das taxas do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos 14-(8)





PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 25/2022

de 15 de março

Sumário: Estabelece os limites do tempo de voo, do tempo de serviço e os requisitos do repouso do pessoal móvel da aviação civil.

A concretização nacional do regime jurídico contido na Diretiva 2000/79/CE, do Conselho, de 27 de novembro de 2000, respeitante à aplicação do acordo europeu sobre a organização do tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil (Diretiva 2000/79/CE), celebrado pela Associação das Companhias Aéreas Europeias, a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes, a Associação Europeia do Pessoal Navegante, a Associação das Companhias Aéreas das Regiões da Europa e a Associação Internacional de Chárteres Aéreos, ocorreu com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 139/2004, de 5 de junho, que procedeu à transposição para a ordem jurídica interna daquela diretiva, definindo e regulando o tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil e o respetivo repouso.

O n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 965/2012, da Comissão, de 5 de outubro de 2012 [Regulamento (UE) n.º 965/2012], que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, na sua redação atual, prevê que às operações de transporte aéreo comercial realizadas com aviões é aplicável a subparte FTL do respetivo anexo III introduzida pelo Regulamento (UE) n.º 83/2014, da Comissão, de 29 de janeiro de 2014, relativa às limitações do tempo de voo e de serviço e aos requisitos de repouso [Regulamento (UE) n.º 83/2014].

Prevê o considerando (4) do Regulamento (UE) n.º 83/2014 que o referido regulamento da União Europeia não prejudica os limites, nem as normas mínimas já estabelecidas pela Diretiva 2000/79/CE, nomeadamente as disposições relativas ao tempo de trabalho e dias de folgas, que devem ser sempre respeitadas no caso do pessoal móvel da aviação civil. O mencionado considerando prevê também que as disposições do referido regulamento da União Europeia, e outras que tenham sido aprovadas em aplicação do mesmo, não têm por objetivo justificar quaisquer reduções dos atuais níveis de proteção do pessoal móvel da aviação civil nem prejudicam a aplicação de eventuais regras sociais e convenções coletivas de trabalho nacionais cujo nível de proteção seja mais elevado no que respeita às condições laborais e em matéria de higiene e segurança no trabalho.

Assim, a imperatividade mínima das normas em causa não preclude a existência de outras normas, constantes da Diretiva 2000/79/CE, de regras sociais e de cláusulas constantes de convenções coletivas de trabalho, cujo nível de proteção seja superior ao nível mínimo imposto pelas normas do Regulamento (UE) n.º 83/2014, mormente pela referida subparte FTL.

Perante a aplicação deste quadro jurídico, e considerando a necessidade de harmonização da legislação ao nível da União Europeia, sobretudo no seio da atividade do transporte aéreo comercial, para se garantir uma concorrência saudável entre todos os intervenientes, com o objetivo último de garantir a segurança de voo, pretende-se, através do presente decreto-lei, e no que respeita às operações de transporte aéreo comercial realizadas por operadores cujo estabelecimento principal se situe em Portugal, proceder a uma compatibilização do regime jurídico constante do Decreto-Lei n.º 139/2004, de 5 de junho, que ora se revoga, com o regime jurídico constante da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012, sempre com base na premissa de que o regulamento da União Europeia em causa, ainda que diretamente aplicável na ordem jurídica interna, deve ceder perante a legislação nacional quando esta confere maior grau ou nível de proteção ao pessoal móvel da aviação civil.

Para completar esta tarefa facilitadora do trabalho do intérprete do quadro jurídico em apreço, procede-se, igualmente, através do presente decreto-lei, à criação de um regime sancionatório específico aplicável às infrações das normas constantes da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012.



Para além disso, e em cumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 965/2012, através do presente decreto-lei clarifica-se que às operações de táxi aéreo, aos serviços de emergência médica e às operações de transporte aéreo comercial realizadas com aviões monopiloto é aplicável o disposto na subparte Q do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil, na sua redação atual.

Por fim, e nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 965/2012, no que respeita às limitações do tempo de voo e de serviço e aos requisitos de repouso, as operações de transporte aéreo comercial com helicópteros devem cumprir os requisitos do direito nacional do Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal, entendendo-se este último como os serviços centrais ou a sede social da organização onde são exercidas as principais funções financeiras e o controlo operacional das atividades referidas no regulamento da União Europeia em apreço, nos termos do disposto no n.º 97 do seu anexo I.

A opção do legislador da União Europeia de aplicar às operações de transporte aéreo comercial com helicópteros, nas quais se incluem os serviços de emergência médica realizados com helicópteros, os requisitos do direito nacional do Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal justifica-se pelo facto de se tratarem de operações cuja especificidade é variável em cada um dos Estados-Membros, em função da organização do respetivo serviço de emergência médica. Entre outras razões, tais operações revestem a natureza de voos irregulares, em áreas restritas, sem grandes variações de fuso horário, destacando-se a necessidade de prontidão e de disponibilidade em relação ao serviço efetivo.

Ora, nos termos do n.º 2 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 139/2004, de 5 de junho, que ora se revoga, o mesmo é aplicável a todos os tripulantes de aeronaves na execução de quaisquer operações de transporte aéreo de passageiros, carga ou correio por operadores nacionais, aplicando-se, portanto, às operações de transporte aéreo comercial com helicópteros. Não obstante, face ao decurso do tempo de vigência do decreto-lei, o regime jurídico em apreço encontra-se mais direcionado para uma realidade de operações de transporte aéreo comercial com aviões, e, por essa razão, desajustado para as operações de transporte aéreo comercial com helicópteros, que possuem especificidades que o regime jurídico em apreço não consegue enformar. Justifica-se, portanto, a necessidade de fazer aprovar legislação especial sobre a matéria em causa, ao nível nacional.

Assim, através do presente decreto-lei estabelece-se, ainda, o regime jurídico relativo às limitações do tempo de voo e de serviço e aos requisitos de repouso, aplicável às operações de transporte aéreo comercial com helicópteros, em particular no contexto de serviços de emergência médica, em que o operador tem o seu estabelecimento principal em Portugal.

Salienta-se que o regime jurídico em apreço, estabelecido no presente decreto-lei, observa as normas mínimas, relativas à organização do tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil, de proteção da saúde e da segurança dos tripulantes, com vista a garantir a própria segurança de voo, previstas na Diretiva 2000/79/CE, que, por esta via, se mantém transposta no ordenamento jurídico nacional.

Por fim, revoga-se expressamente o Decreto-Lei n.º 41 281, publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 214, de 21 de setembro de 1957, que regula a constituição e funcionamento dos organismos civis que tenham por finalidade a formação de pilotos aviadores e de paraquedistas e a prática respetiva, com o intuito de promover a segurança jurídica, tendo em conta que o referido decreto-lei já foi, na prática, substituído, em matéria de organizações de formação de pilotos aviadores, pelo Decreto-Lei n.º 17-A/2004, de 16 de janeiro, e pelo Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, ambos na sua redação atual, e, em matéria de organizações de formação de paraquedistas, pelos Estatutos da Federação Portuguesa de Paraquedismo e pelo Regulamento Técnico Nacional da referida Federação.

O presente decreto-lei foi sujeito a apreciação pública, mediante publicação na separata n.º 14 do *Boletim do Trabalho e Emprego*, de 18 de junho de 2021.

Foram ouvidas as associações sindicais e de operadores representativas dos interesses em presença.

Foi ouvida a Autoridade Nacional da Aviação Civil.



Assim:

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

1 — O presente decreto-lei estabelece os limites do tempo de voo, do tempo de serviço e os requisitos do repouso do pessoal móvel da aviação civil.

2 — O presente decreto-lei estabelece ainda o regime sancionatório aplicável às infrações das normas constantes da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012, da Comissão, de 5 de outubro de 2012, na sua redação atual, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas [Regulamento (UE) n.º 965/2012].

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei aplica-se:

a) Às operações de transporte aéreo comercial realizadas com aviões por operadores de aeronaves cujo estabelecimento principal se situe em Portugal, relativamente às quais se aplica o disposto na subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

b) Às operações de transporte aéreo comercial no contexto de serviços de emergência médica realizadas com helicópteros por operadores de aeronaves cujo estabelecimento principal se situe em Portugal.

2 — Às operações de táxi aéreo, aos serviços de emergência médica e às operações de transporte aéreo comercial realizadas com aviões monopiloto é aplicável o disposto na subparte Q do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, na sua redação atual, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil, sem prejuízo do disposto no artigo 7.º e no n.º 2 do artigo 10.º do presente decreto-lei.

3 — Às operações de transporte aéreo comercial com helicópteros por operadores de aeronaves cujo estabelecimento principal se situe em Portugal, que não constituam uma operação de serviços de emergência médica, aplica-se o regime constante do capítulo II do presente decreto-lei, conjugado com o disposto na subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 ou, em alternativa, por opção do operador de aeronave, o regime constante do capítulo III do presente decreto-lei.

4 — O presente decreto-lei não prejudica a aplicação prevalecente das disposições mais favoráveis constantes de instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho em vigor, nos termos do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual (Código do Trabalho).

Artigo 3.º

Definições

1 — Sem prejuízo das definições constantes do Regulamento (UE) n.º 965/2012 e do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, na sua redação atual, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, entende-se, ainda, para efeitos do disposto no capítulo II, por:

a) «ANAC» a Autoridade Nacional da Aviação Civil;

b) «Hora de apresentação» a hora determinada pelo operador de aeronave para um tripulante se apresentar para executar qualquer operação de transporte aéreo ou outro tipo de serviço;



c) «Membro da tripulação de cabina» os tripulantes devidamente qualificados, à exceção dos membros da tripulação de voo e dos membros da tripulação técnica, designados por um operador de aeronave para desempenharem funções ligadas à segurança dos passageiros e do voo durante as operações;

d) «Membro da tripulação de voo» um membro da tripulação licenciado, à exceção dos membros da tripulação de cabina e dos membros da tripulação técnica, encarregado de tarefas essenciais para a operação de uma aeronave durante um período de serviço de voo;

e) «Membro da tripulação técnica» um membro da tripulação em operações de transporte aéreo comercial que não seja um membro da tripulação de voo ou um membro da tripulação de cabina, atribuído pelo operador de aeronave a funções em voo ou no solo;

f) «Operador de aeronave» uma pessoa singular ou coletiva que opera ou pretende operar uma ou mais aeronaves;

g) «Período de serviço de voo repartido» o período de serviço de voo constituído por dois ou mais setores separados por um intervalo;

h) «Pessoal móvel da aviação civil» os membros da tripulação a bordo de uma aeronave empregues por operadores de aeronaves cujo estabelecimento principal se situe em Portugal na execução de quaisquer operações de transporte aéreo comercial;

i) «Tempo de transporte» o tempo a considerar pelo operador para o trânsito de um tripulante, fora da base, entre o local de repouso e o local onde deve apresentar-se para o serviço, e vice-versa;

j) «Tripulação mínima» a tripulação que estiver definida para cada equipamento de voo com o fim de garantir a segurança do voo;

k) «Tripulante» uma pessoa designada por um operador de aeronave para desempenhar funções a bordo de uma aeronave e que integra uma das seguintes categorias:

- i) Membro da tripulação de cabina;
- ii) Membro da tripulação de voo; ou
- iii) Membro da tripulação técnica.

2 — Às operações objeto do capítulo III aplicam-se as definições constantes do Regulamento (UE) n.º 965/2012, sem prejuízo das seguintes:

a) «Alojamento adequado», local equipado com mobiliário, provido de uma cama, sujeito ao mínimo de ruído, bem ventilado, com possibilidade de controlo dos níveis de luz e de temperatura e com instalações sanitárias individuais;

b) «Circunstâncias imprevistas», situações ocorridas a partir da apresentação da tripulação de serviços médicos de emergência realizados com helicópteros — Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) — para o serviço e que configurem, nomeadamente, problemas técnicos da aeronave ou do equipamento, dos serviços de terra imprescindíveis à movimentação da mesma, situações e fenómenos meteorológicos, atrasos provenientes dos serviços de gestão de tráfego aéreo e acontecimentos de origem política ou militar que afetem o espaço aéreo a sobrevoar ou os aeródromos de origem e de destino;

c) «Circunstâncias intrínsecas ao voo HEMS», situações supervenientes do foro médico que possam ocorrer, relacionadas com a natureza dos voos HEMS;

d) «Folga semanal», período de 36 horas livre de serviço para o tripulante, que inclui duas noites consecutivas;

e) «HEMS», serviços médicos de emergência realizados com helicópteros;

f) «Hora de apresentação», hora determinada pelo operador de aeronave para um tripulante HEMS se apresentar numa base de operação HEMS para iniciar o período de prevenção correspondente;

g) «Intervalo», período de tempo igual ou superior a 60 minutos e inferior ao período de repouso, contado a partir do final de uma operação HEMS até ao início da operação seguinte, sendo contabilizado como tempo de trabalho;

h) «Missão abortada», operação HEMS, ordenada pelo órgão coordenador competente, interrompida antes de serem colocados os rotores do helicóptero em marcha ou durante a execução da operação;



- i) «Órgão coordenador competente», órgão designado pelo Estado, responsável pela coordenação do Sistema Integrado de Emergência Médica, bem como pelo controlo e coordenação dos voos HEMS;
- j) «Período crítico do ritmo circadiano», período compreendido entre as 02.00 horas e as 05.59 horas locais;
- k) «Período de repouso», período ininterrupto e definido de tempo durante o qual o tripulante HEMS fica desobrigado de todo e qualquer serviço, incluindo do serviço de assistência;
- l) «Período de serviço de assistência», período de serviço em que o tripulante HEMS está contactável, com vista a, por ordem do operador de aeronave, executar um período de serviço de voo, no âmbito das suas qualificações;
- m) «Período de serviço de prevenção», período de serviço em que o tripulante nomeado pelo operador de aeronave se apresenta na base de operação HEMS para iniciar um turno, estando disponível e pronto para executar o voo HEMS, mediante ordens do órgão coordenador competente;
- n) «Período de serviço de voo» «PSV», tempo compreendido entre o momento em que é dada a ordem de voo HEMS emanada do órgão coordenador competente e o momento em que a aeronave se imobiliza definitivamente, após a conclusão do referido voo;
- o) «Período de serviço noturno», período de serviço compreendido entre as 23.00 horas locais e as 06.29 horas locais;
- p) «Série de voos», conjunto de voos HEMS entre os quais não tenha havido período de repouso;
- q) «Tempo de trabalho», qualquer período durante o qual o tripulante HEMS está a trabalhar ou se encontra à disposição da entidade empregadora para o exercício da sua atividade ou das suas funções;
- r) «Tempo de transporte», deslocação, por qualquer meio de transporte, de um tripulante HEMS para uma base de operação HEMS onde se apresenta para iniciar um período de prevenção e que é contabilizado como PSV;
- s) «Tempo de voo real», período de tempo decorrido entre o momento em que os rotores do helicóptero iniciam o seu movimento até ao momento em que o helicóptero estaciona no final do voo e as pás dos respetivos rotores se imobilizam;
- t) «Trabalho por turnos», organização do trabalho em equipa em que os tripulantes HEMS ocupam sucessivamente os mesmos postos de trabalho, a determinado ritmo, incluindo o ritmo rotativo, o ritmo contínuo ou o ritmo descontínuo, podendo executar o trabalho em horas diferentes num dado período de dias ou de semanas;
- u) «Voo», trajeto efetuado desde o momento em que o helicóptero se desloca do local onde se encontra estacionado até ao local em que estaciona novamente, incluindo uma descolagem e aterragem subsequente.

CAPÍTULO II

Operações de transporte aéreo comercial realizadas com aviões por operadores de aeronaves cujo estabelecimento principal se situe em Portugal

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 4.º

Comunicação das violações às condições exigíveis ao operador de aeronave e ao tripulante

1 — Tanto o operador de aeronave como o tripulante devem, em especial, cumprir o disposto na norma ORO.FTL.110 e na norma ORO.FTL.115 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012, respetivamente.



2 — A violação das normas referidas no número anterior deve ser comunicada à ANAC no prazo de sete dias seguidos e consiste:

- a) Na violação, por parte do operador, do disposto nas alíneas a), c), f) e j) da norma ORO.FTL.110 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012, que seja do conhecimento dos tripulantes;
- b) Na violação, por parte do tripulante, do disposto na alínea a) da norma ORO.FTL.115 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012, que seja do conhecimento do operador.

3 — Os limites do tempo de voo, do tempo de serviço e os requisitos do repouso previstos no presente capítulo e na subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 visam garantir a segurança de voo, assegurando aos tripulantes, no início e durante cada PSV, o domínio e a utilização de todas as suas capacidades físicas e psíquicas.

4 — Para efeitos de controlo do cumprimento do disposto no número anterior, o operador de aeronave deve cumprir o disposto na norma ORO.GEN.140 da secção I da subparte GEN do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Artigo 5.º

Exames médicos

1 — O pessoal móvel da aviação civil, antes da respetiva colocação e, seguidamente, a intervalos regulares, tem direito a beneficiar de um exame médico gratuito destinado a avaliar o seu estado de saúde a proporcionar pelo operador da aeronave, nos termos do regime jurídico da promoção da segurança e saúde no trabalho, aprovado pela Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.

2 — Sem prejuízo do disposto na Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual, o pessoal móvel da aviação civil que sofra de problemas de saúde que tenham uma relação direta com o trabalho, ainda que parcialmente, noturno, é transferido, na medida do possível, para um trabalho diurno móvel ou não móvel que esteja apto a desempenhar.

3 — O operador de aeronave não pode utilizar os resultados dos exames referidos no n.º 1 para qualquer outra finalidade que não seja a referida.

4 — Os encargos decorrentes da realização dos exames médicos referidos no n.º 1 são suportados pelo operador de aeronave.

5 — À realização de exames médicos são aplicáveis as regras de sigilo médico previstas, designadamente, no Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, e na Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, ambos nas suas redações atuais.

Artigo 6.º

Plano de segurança e de proteção da saúde

1 — O operador de aeronave deve estabelecer um plano de segurança e de proteção da saúde adequado à natureza do trabalho exercido pelo pessoal móvel da aviação civil, nos termos da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.

2 — O plano referido no número anterior deve prever que os serviços e meios adequados de proteção e prevenção em matéria de segurança e saúde estejam à disposição dos trabalhadores.

3 — O plano previsto no n.º 1 deve dar cumprimento às normas ORO.FTL.120 e ORO.FTL.125 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

SECÇÃO II

Tempo de trabalho

Artigo 7.º

Período de serviço de voo aplicável aos membros da tripulação técnica de um piloto

1 — Os limites máximos de PSV aplicáveis aos membros da tripulação técnica de um piloto são os constantes do quadro n.º 1 do anexo ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.



2 — Aos comandos da aeronave, os tempos máximos para os períodos de serviço de voo do quadro n.º 1 do anexo ao presente decreto-lei não podem exceder sete horas se a aeronave não estiver equipada com piloto automático, certificado e operativo.

Artigo 8.º

Período de serviço de voo repartido

1 — No caso de períodos de serviço de voos repartidos, o operador de aeronave deve assegurar o cumprimento do disposto na norma ORO.FTL.220 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012, sendo ainda aplicável o seguinte, quando o tripulante se encontre em funções:

- a) Após o intervalo só pode haver uma aterragem planeada;
- b) Não pode o tripulante efetuar mais de dois setores separados por um intervalo.

2 — Os períodos de serviço de voo repartidos que incluam, no todo ou em parte, o período crítico do ritmo circadiano só podem ocorrer por planeamento, no máximo duas vezes em cada sete dias consecutivos, devendo sempre existir entre um e outro um período de repouso que inclua uma noite local.

Artigo 9.º

Circunstâncias imprevistas nas operações de voo

Em caso de circunstâncias imprevistas nas operações de voo:

- a) Sempre que o PSV exceder em mais de 30 minutos os respetivos limites, o operador de aeronave deve enviar à ANAC o relatório justificativo no prazo máximo de 28 dias seguidos;
- b) O período de repouso subsequente deve ser acrescido do dobro do tempo em que o PSV exceder os respetivos limites.

SECÇÃO III

Condições de descanso, períodos de repouso, folgas e férias

Artigo 10.º

Condições de descanso

1 — No que respeita às operações a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 2.º, em matéria de condições de descanso, o operador de aeronave deve assegurar o cumprimento do disposto na Decisão 2014/002/R, do Diretor Executivo da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, de 31 de janeiro de 2014, ou outra que a venha a substituir.

2 — No que respeita às operações a que se refere o n.º 2 do artigo 2.º, em matéria de condições de descanso, o operador de aeronave deve assegurar o seguinte:

- a) Se o período de serviço de voo para a tripulação técnica reforçada exceder 16 horas deve existir a bordo, para cada tripulante técnico de reforço, uma cama ou equivalente separada e isolada da cabina de pilotagem e dos passageiros;
- b) Se o período de serviço de voo para a tripulação técnica reforçada for igual ou inferior a 16 horas deve existir a bordo, para cada tripulante técnico de reforço, uma cama ou equivalente, ou uma cadeira confortável e reclinável, separada e isolada da cabina de pilotagem e dos passageiros;
- c) Devem existir a bordo cadeiras confortáveis e reclináveis, separadas da cabina de pilotagem e isoladas dos passageiros, para descanso de um terço ou de um quarto dos tripulantes de cabina, consoante o período de serviço de voo seja superior a 16 horas ou entre 14 e 16 horas.



Artigo 11.º

Períodos de repouso e dias de folga

1 — O operador de aeronave deve assegurar períodos de repouso ao tripulante, de acordo com o previsto na norma ORO.FTL.235 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, o operador deve igualmente assegurar ao tripulante, pelo menos:

- a) Sete dias de folga locais por cada mês civil;
- b) 96 dias de folga locais por cada ano civil.

Artigo 12.º

Férias

É aplicável ao pessoal móvel da aviação civil o regime jurídico relativo a férias previsto no Código do Trabalho.

CAPÍTULO III

Operações de transporte aéreo comercial no contexto de serviços de emergência médica realizadas com helicópteros por operadores de aeronaves cujo estabelecimento principal se situe em Portugal

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 13.º

Segurança de voo

Os limites previstos no presente capítulo visam garantir a segurança de voo, assegurando aos tripulantes, no início e durante cada PSV, o domínio e a utilização de todas as suas capacidades físicas e psíquicas.

Artigo 14.º

Condições exigíveis ao operador de aeronave e ao tripulante HEMS

1 — O tripulante HEMS não pode iniciar, ou ser-lhe exigido pelo operador da aeronave, um PSV quando se encontre em condições físicas, psíquicas ou outras que não permitam ou não garantam a adequada execução das suas funções específicas a bordo.

2 — A prestação de qualquer tipo de serviço de voo a outra entidade depende do acordo expresso do operador de aeronave para o qual o tripulante HEMS presta a sua atividade, devendo o operador de aeronave coordenar aquela atividade com a que lhe é prestada, por forma que não seja violado o disposto no presente capítulo.

3 — Sempre que quaisquer entidades envolvidas ou o tripulante HEMS tomem conhecimento de violações decorrentes da aplicação do número anterior devem comunicá-las à ANAC.

Artigo 15.º

Manual de operações de voo

1 — O operador de aeronave deve indicar, no manual de operações de voo, os limites do tempo de voo, do tempo de serviço e os requisitos do repouso, em conformidade com os limites fixados no presente capítulo.



2 — É, para todos os efeitos, contabilizado como PSV o período mínimo de 30 minutos, para a preparação do voo ou série de voos, e o período mínimo de 15 minutos, para as tarefas após o voo ou após a série de voos.

3 — Exceção-se do disposto no número anterior a situação em que o tripulante HEMS é chamado em período de serviço de assistência e as suas tarefas de preparação tenham sido executadas por outro tripulante piloto qualificado para o efeito que integre a tripulação que vai realizar o voo.

4 — Os períodos de preparação do voo e de finalização das tarefas após o voo devem constar do manual de operações de voo, de acordo com o tipo de operação e com a frota utilizada.

Artigo 16.º

Exames médicos

Aplica-se aos tripulantes HEMS o regime estabelecido no artigo 5.º

Artigo 17.º

Programa de segurança e de proteção da saúde

Aplica-se ao programa de segurança e de proteção da saúde dos tripulantes HEMS o regime estabelecido no artigo 6.º

SECÇÃO II

Tempo de trabalho

Artigo 18.º

Período de serviço de voo da tripulação HEMS

1 — Os limites máximos do PSV aplicáveis à tripulação HEMS são os constantes dos quadros n.ºs 2 e 3 do anexo ao presente decreto-lei.

2 — Os limites máximos, aos comandos da aeronave, para os períodos de serviço de voo do quadro n.º 3 do anexo ao presente decreto-lei não podem exceder sete horas se a aeronave não estiver equipada pelo menos com piloto automático.

Artigo 19.º

Organização de turnos

1 — O tempo de trabalho dos tripulantes HEMS é, em regra, organizado por turnos diurnos e noturnos.

2 — Os turnos devem, na medida do possível, ser organizados de acordo com os interesses e com as preferências manifestados pelos tripulantes HEMS.

3 — A duração de trabalho de cada turno não pode ultrapassar os limites máximos do PSV previstos no presente capítulo.

4 — O tripulante HEMS só pode mudar de turno após o gozo de um dia de folga.

5 — O operador de aeronave deve ter um registo separado dos tripulantes HEMS incluídos em cada turno.

6 — O operador de aeronave deve definir no manual de operações de voo as horas de início e de fim de cada turno para cada ano.

7 — Ao que não for contrário ao disposto no presente capítulo aplica-se o regime jurídico relativo ao trabalho por turnos previsto no Código do Trabalho.



Artigo 20.º

Período de serviço noturno

O turno de trabalho que incluir o período de serviço noturno é contabilizado, na parte correspondente ao período de serviço noturno, com um acréscimo de 25 % para efeitos dos limites máximos do PSV.

Artigo 21.º

Período de serviço de prevenção

1 — A duração máxima do período de serviço de prevenção não pode ultrapassar os limites máximos do PSV previstos no presente capítulo.

2 — O período de serviço de prevenção deve ser programado no planeamento de turnos definindo as horas de início e de termo do mesmo.

3 — O período de serviço de prevenção é sempre realizado na base de operação HEMS.

4 — Quando o tripulante HEMS estiver em período de serviço de prevenção e for designado para efetuar um voo, o PSV começa a contar imediatamente a 100 % a partir do momento da notificação, para efeitos dos limites previstos no quadro n.º 2 do anexo ao presente decreto-lei, até 30 minutos após a aterragem.

5 — Quando o tripulante HEMS estiver em período de serviço de prevenção e não for designado para efetuar qualquer voo, o período de serviço de prevenção é contabilizado a 100 %, para efeitos de tempo de trabalho anual, e a 25 % como PSV, apenas para efeitos dos limites semanais, mensais, trimestrais e anuais previstos no artigo 23.º

6 — No caso das missões abortadas é contabilizado a 100 % o PSV desde o momento da notificação para o serviço até ao momento em que o tripulante HEMS é notificado do cancelamento da missão, nos termos do presente capítulo.

Artigo 22.º

Competências do comandante decorrentes de circunstâncias imprevistas e intrínsecas à missão

1 — Por circunstâncias imprevistas e intrínsecas à missão HEMS, ocorridas a partir da apresentação do tripulante HEMS para o serviço, com o objetivo de regresso à base, o PSV pode exceder, por decisão exclusiva do comandante, os limites constantes dos quadros n.ºs 2 a 4 do anexo ao presente decreto-lei, até duas horas, no caso de operação com dois pilotos, e até uma hora, no caso de operação monopiloto.

2 — Se no último voo, após a descolagem, os limites de excedência autorizada nos termos do número anterior forem também excedidos, por circunstâncias imprevistas e intrínsecas ao voo HEMS, o voo pode prosseguir para o destino ou para o alternante planeados.

3 — Se a excedência autorizada nos termos do n.º 1 ocorrer imediatamente antes da descolagem do último voo, o aumento autorizado apenas pode ser excedido para transporte do doente ou sinistrado.

4 — Os acréscimos referidos nos números anteriores só podem ser decididos após o comandante se certificar de que toda a tripulação HEMS se encontra no uso das suas capacidades, do ponto de vista físico e psíquico, para a realização da operação HEMS.

5 — Sempre que o PSV exceder em pelo menos uma hora os limites constantes dos quadros n.ºs 2 a 4 do anexo ao presente decreto-lei, o comandante ou o operador de aeronave devem informar a ANAC.

6 — Para efeitos do disposto no número anterior, o comandante deve apresentar ao operador de aeronave um relatório justificativo.

7 — Nos casos previstos nos n.ºs 5 e 6, o operador de aeronave deve enviar à ANAC o relatório apresentado pelo comandante, acrescido dos respetivos comentários, no prazo máximo de 28 dias seguidos.

8 — O período de repouso subsequente deve ser acrescido do dobro do tempo em que o PSV exceder os limites constantes dos quadros n.ºs 2 a 4 do anexo ao presente decreto-lei.



Artigo 23.º

Limites semanais, mensais, trimestrais e anuais

1 — Os limites semanais, mensais, trimestrais e anuais de tempo de voo real, de PSV e de tempo de trabalho são os constantes do quadro n.º 4 do anexo ao presente decreto-lei.

2 — O tempo de trabalho máximo anual deve ser repartido ao longo de todo o ano da forma mais uniforme possível.

SECÇÃO III

Período de repouso, folgas e férias

Artigo 24.º

Período de repouso

1 — O período de repouso:

- a) É contínuo e deve ser antecipadamente planeado;
- b) É livre de quaisquer obrigações para com o operador de aeronave e não pode ser interrompido por este.

2 — Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, o operador de aeronave deve comunicar ao tripulante HEMS, com a antecedência mínima de 48 horas, a necessidade de efetuar qualquer PSV, de forma que este possa planejar o seu período de repouso.

3 — O prazo de 48 horas de antecedência mínima previsto no número anterior é sempre reduzido para 12 horas em caso de circunstâncias imprevistas e intrínsecas ao voo HEMS.

4 — O prazo de 48 horas de antecedência mínima previsto no n.º 2 pode ser reduzido para 10 horas quando houver acordo, expresso e reduzido a escrito, por parte do tripulante HEMS.

5 — O operador de aeronave deve fornecer alojamento adequado ao tripulante HEMS sempre que este, por imposição de serviço, tenha de cumprir períodos de repouso na base de operação HEMS.

6 — Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, o período mínimo de repouso tem a duração de 10 horas.

7 — Caso o tripulante HEMS efetue um PSV de duração superior à do período de repouso fixado nos termos do número anterior, o operador de aeronave apenas pode planejar e o tripulante apenas pode aceitar um novo PSV depois de o último ter gozado um período de repouso de duração igual à do PSV anterior.

8 — O período de repouso pode ser reduzido pelo comandante, num máximo de 2 horas, mas para não menos de 10 horas, desde que o período de repouso anterior não tenha sido reduzido e o tempo de redução seja acrescentado ao período de repouso seguinte, o qual, por sua vez, não pode ser reduzido.

9 — No caso de transição do turno de dia para o turno da noite, o operador de aeronave deve planejar 24 horas de repouso para o tripulante HEMS em alojamento adequado.

10 — Caso seja executado um ou parte do voo HEMS que englobe a totalidade ou parte do período crítico do ritmo circadiano em três noites consecutivas, o operador de aeronave deve garantir um período de repouso que inclua uma noite local.

Artigo 25.º

Folgas

1 — O operador de aeronave deve assegurar ao tripulante HEMS:

- a) Uma folga semanal a cada sete dias consecutivos;
- b) Um dia de folga nas mudanças de turnos de prevenção;
- c) Pelo menos sete dias de folga locais por cada mês civil;
- d) Pelo menos 96 dias de folga locais por cada ano civil.



- 2 — Os períodos de repouso podem ser incluídos nos dias de folga.
3 — As folgas devem ser comunicadas, pelo operador de aeronave ao tripulante HEMS, com a antecedência mínima de 15 dias seguidos.

Artigo 26.º

Férias

Aplica-se aos tripulantes HEMS o regime jurídico relativo a férias previsto no Código do Trabalho.

CAPÍTULO IV

Regime sancionatório

Artigo 27.º

Registos

- 1 — Os registos referidos na norma ORO.FTL.245 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 devem ser colocados à disposição da ANAC, quando solicitados.
2 — O operador de aeronave deve manter, pelo período de dois anos, e colocar à disposição da ANAC, quando solicitado, os registos detalhados sobre os tripulantes HEMS afetos à operação, referentes a:

- a) Tempos de voo;
- b) Períodos de prevenção;
- c) Períodos de serviço de voo;
- d) Tempos de voo real;
- e) Períodos de repouso e folgas.

Artigo 28.º

Contraordenações por violação de disposições do presente decreto-lei

1 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações muito graves:

- a) A excedência dos limites de períodos de serviço de voo aplicáveis aos membros da tripulação técnica de um piloto, pelo operador de aeronave ou pelo tripulante, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 7.º;
- b) A violação, pelo operador de aeronave ou pelo tripulante, do disposto no n.º 2 do artigo 7.º;
- c) A aceitação por parte de um tripulante HEMS, ou a exigência por parte do operador de aeronave, da realização de um PSV, quando o tripulante se encontre em condições físicas, psíquicas ou outras que não permitam ou não garantam a adequada execução das suas funções específicas a bordo, em violação do n.º 1 do artigo 14.º;
- d) A prestação, por parte do tripulante HEMS, de qualquer tipo de serviço de voo a outra entidade sem o acordo expresso do operador de aeronave para o qual o tripulante HEMS presta a sua atividade, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 14.º;
- e) A falta de coordenação, por parte do operador de aeronave, entre a atividade que o tripulante HEMS desenvolve ao seu serviço e a atividade que este venha a desenvolver para outras entidades, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 14.º;
- f) A excedência dos limites máximos de períodos de serviço de voo, pelo tripulante HEMS ou pelo operador de aeronave, em violação dos limites constantes dos quadros n.ºs 2 e 3 do anexo ao presente decreto-lei, a que se refere o n.º 1 do artigo 18.º;
- g) A excedência dos limites máximos de períodos de serviço de voo, pelo tripulante HEMS ou pelo operador de aeronave, em violação dos limites constantes do quadro n.º 3 do anexo ao presente decreto-lei, a que se refere o n.º 2 do artigo 18.º;



- h) A realização de trabalho por turnos, em violação do disposto nos n.ºs 1 a 3 do artigo 19.º;
- i) A mudança de turno por parte do operador de aeronave, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 19.º;
- j) A violação do disposto no artigo 20.º no que respeita à contabilização do período noturno no turno de trabalho;
- k) A excedência da duração máxima do período de prevenção, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 21.º;
- l) A excedência superior a duas horas dos limites de períodos de serviço de voo pelo comandante, em violação do disposto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 22.º;
- m) A excedência superior a três horas dos limites de períodos de serviço de voo pelo comandante, em violação do disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo 22.º;
- n) A excedência dos limites semanais, mensais, trimestrais e anuais de tempo de voo real, de PSV e de tempo de trabalho constantes do quadro n.º 4 do anexo ao presente decreto-lei, a que se refere o n.º 1 do artigo 23.º;
- o) O incumprimento do período mínimo de repouso previsto no n.º 6 do artigo 24.º;
- p) O incumprimento do período de repouso previsto no n.º 7 do artigo 24.º, quando o tripulante HEMS efetue um PSV de duração superior à do período de repouso fixado nos termos do n.º 6 do mesmo artigo;
- q) O incumprimento do número de folgas que o operador de aeronave deve assegurar ao tripulante HEMS, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 25.º

2 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações graves:

- a) A falta da comunicação, pelo operador de aeronave à ANAC, prevista na alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º, em violação da mesma disposição legal;
- b) A falta da comunicação, pelo tripulante de aeronave à ANAC, prevista na alínea b) do n.º 2 do artigo 4.º, em violação da mesma disposição legal;
- c) A falta de envio à ANAC, pelo operador de aeronave, do relatório justificativo, nos termos da alínea a) do artigo 9.º;
- d) A violação, pelo operador de aeronave ou pelo tripulante, do disposto na alínea b) do artigo 9.º;
- e) A violação, pelo operador de aeronave, do disposto no n.º 1 do artigo 10.º;
- f) A violação, pelo operador de aeronave, do disposto no n.º 2 do artigo 10.º;
- g) A não disponibilização, pelo operador de aeronave à ANAC, quando solicitado, dos registos referidos no n.º 1 do artigo anterior;
- h) A falta da comunicação à ANAC, por parte dos tripulantes HEMS e das entidades envolvidas, nas circunstâncias previstas no n.º 3 do artigo 14.º;
- i) A violação do dever de informação à ANAC previsto no n.º 5 do artigo 22.º;
- j) A falta de envio à ANAC, pelo operador de aeronave, do relatório justificativo, em violação do disposto no n.º 7 do artigo 22.º;
- k) A não comunicação por parte do operador de aeronave ao tripulante HEMS, com a antecedência de 48 horas, da realização de um PSV, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 24.º;
- l) O não fornecimento, pelo operador de aeronave ao tripulante HEMS, de alojamento adequado quando este, por imposição de serviço, tenha de cumprir períodos de repouso na base de operação, em violação do disposto no n.º 5 do artigo 24.º;
- m) A inexistência de registos detalhados sobre os tripulantes HEMS afetos à operação, pelo período de dois anos, referentes às matérias constantes do n.º 2 do artigo anterior;
- n) A não disponibilização à ANAC dos registos referidos no n.º 2 do artigo anterior.

3 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações leves:

- a) O incumprimento do prazo de comunicação à ANAC previsto na alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º, em violação do disposto na mesma disposição legal;



- b) O incumprimento do prazo de comunicação à ANAC, por parte do tripulante, previsto na alínea b) do n.º 2 do artigo 4.º, em violação do disposto na mesma disposição legal;
- c) O incumprimento do prazo de envio à ANAC do relatório justificativo, em violação do disposto na alínea a) do artigo 9.º;
- d) A falta de programação no planeamento do período de serviço de prevenção, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 21.º;
- e) O envio pelo operador de aeronave à ANAC do relatório previsto no n.º 7 do artigo 22.º, em violação do prazo previsto no mesmo artigo;
- f) A comunicação das folgas, pelo operador de aeronave ao tripulante HEMS, em violação da antecedência mínima de 15 dias seguidos prevista no n.º 3 do artigo 25.º;
- g) A falta de manutenção de registos detalhados sobre os tripulantes HEMS afetos à operação, pelo período de dois anos, referentes às matérias constantes do n.º 2 do artigo anterior.

4 — Nos casos previstos no presente artigo, em que seja admitida a possibilidade de a mesma infração ser praticada pelo operador de aeronave e pelo tripulante, é aplicável o disposto no n.º 4 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, sem prejuízo de eventual direito de regresso do operador de aeronave sobre o tripulante nos termos gerais previstos na lei.

Artigo 29.º

Contraordenações por violação do disposto no Regulamento (UE) n.º 965/2012, da Comissão, de 5 de outubro de 2012

1 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações muito graves:

- a) O incumprimento, pelo operador de aeronave, do dever de alterar um horário ou a composição da tripulação quando o período de operação efetivo exceder o PSV máximo em mais de 33 % dos serviços de voo nesse horário durante um período de programação sazonal, em violação do disposto na alínea j) da norma ORO.FTL.110 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;
- b) O incumprimento, pelo operador de aeronave, do dever de designar uma base para cada tripulante, em violação do disposto na norma ORO.FTL.200 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;
- c) O incumprimento, pelos tripulantes, dos deveres de informação ao comandante da aeronave previstos nos n.ºs 1) e 2) da alínea b) da norma CAT.GEN.MPA.100 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012, em violação do disposto na alínea a) da norma ORO.FTL.115 do mesmo regulamento;
- d) O incumprimento, pelo operador de aeronaves, do dever de estabelecer, implementar e manter um sistema de gestão dos riscos associados à fadiga, como parte integrante do seu sistema de gestão, em violação do disposto na alínea a) da norma ORO.FTL.120 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;
- e) O incumprimento, pelos operadores de aeronaves, dos limites respeitantes ao PSV máximo diário de base, previstos na alínea b) da norma ORO.FTL.205 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;
- f) O incumprimento, pelo operador de aeronave, do dever de implementar um processo não punitivo para a utilização das prerrogativas do comandante estabelecidas na alínea f) da norma ORO.FTL.205 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012, em violação do disposto no n.º 6 da mesma norma;
- g) O incumprimento, pelo operador de aeronave, do dever de garantir que durante o PSV existe a possibilidade de tomar refeições e bebidas, de modo a evitar a diminuição do nível de desempenho do tripulante, especialmente se o PSV for superior a seis horas, em violação do disposto na alínea a) da norma ORO.FTL.240 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012.



2 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações graves:

a) O incumprimento, pelo operador de aeronave, do dever de publicar as escalas de serviço com pelo menos 14 dias de antecedência em relação à data de produção de efeitos das mesmas, de modo a permitir aos tripulantes planearem um repouso adequado, em violação do disposto na alínea a) da norma ORO.FTL.110 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

b) O incumprimento, pelo operador de aeronave, do dever de definir horas de apresentação ao serviço que permitam dispor de tempo suficiente para as tarefas em terra, em violação das disposições conjugadas da alínea c) da norma ORO.FTL.110 e do n.º 1) da alínea a) da norma ORO.FTL.205 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

c) O incumprimento, pelo operador de aeronave, das disposições aplicáveis aos horários irregulares, em violação do disposto na alínea f) da norma ORO.FTL.110 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

d) O incumprimento, pelo operador de aeronave, do dever de estabelecer procedimentos que especifiquem a forma como o comandante deve, em circunstâncias especiais suscetíveis de causar fadiga extrema, e após consulta dos tripulantes interessados, reduzir o PSV efetivo ou aumentar o período de repouso, a fim de eliminar quaisquer consequências prejudiciais para a segurança do voo, em violação do disposto no n.º 2) da alínea a) da norma ORO.FTL.205 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

e) O incumprimento, pelos tripulantes, do dever de respeitar todas as limitações de tempo de voo e de serviço e de cumprir todos os requisitos em matéria de repouso aplicáveis à sua atividade, em conformidade com o disposto no n.º 4) da alínea b) da norma CAT.GEN.MPA.100 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012, em violação do disposto na alínea a) da norma ORO.FTL.115 do mesmo regulamento;

f) O incumprimento, pelos tripulantes que prestem serviço a mais de um operador de aeronave, do dever de conservarem os registos individuais relativos a tempos de voo e de serviço, assim como a períodos de repouso, conforme previsto nos requisitos FTL aplicáveis, em conformidade com o disposto na subalínea i) do n.º 5) da alínea b) da norma CAT.GEN.MPA.100 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012, em violação do disposto na alínea a) da norma ORO.FTL.115 do mesmo regulamento;

g) O incumprimento, pelos tripulantes que prestem serviço a mais de um operador de aeronave, do dever de fornecerem a cada operador de aeronave os dados necessários para o planeamento das atividades de acordo com os requisitos FTL aplicáveis, em conformidade com o disposto na subalínea i) do n.º 5) da alínea b) da norma CAT.GEN.MPA.100 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012, em violação do disposto na alínea a) da norma ORO.FTL.115 do mesmo regulamento;

h) O incumprimento, pelos operadores de aeronave, das regras aplicáveis aos planos que especificam os tempos de voo, em violação do disposto na norma ORO.FTL.125 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

i) A implementação, pelos operadores de aeronaves, de sistemas de gestão dos riscos associados à fadiga desconformes ao disposto na alínea b) da norma ORO.FTL.120 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

j) O incumprimento, pelos operadores de aeronaves, das normas respeitantes ao PSV com horas de apresentação ao serviço diferentes para os membros da tripulação de voo e para os membros da tripulação de cabina, previstas na alínea c) da norma ORO.FTL.205 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

k) O incumprimento, pelos operadores de aeronaves, das normas respeitantes ao PSV máximo diário para tripulantes aclimatados com recurso a prolongamento sem repouso a bordo, previstas na alínea d) da norma ORO.FTL.205 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;



l) O incumprimento, pelos operadores de aeronaves, das normas respeitantes aos PSV máximos diários com recurso a prolongamento por motivo de repouso a bordo, previstas na alínea e) da norma ORO.FTL.205 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

m) O incumprimento, pelo comandante, das normas respeitantes às condições de alteração dos limites aplicáveis ao serviço de voo, períodos de serviço e períodos de repouso em caso de circunstâncias imprevistas ocorridas durante as operações de voo, em violação do disposto nos n.ºs 1) a 3) da alínea f) da norma ORO.FTL.205 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

n) A elaboração, pelo operador de aeronave, de escalas de serviço que violem o disposto na norma ORO.FTL.210 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

o) O incumprimento, pelo operador de aeronave, do dever de ministrar formação inicial em gestão da fadiga para a tripulação, o pessoal responsável pela preparação e manutenção das escalas de serviço e o pessoal de gestão interessado, em violação do disposto na norma ORO.FTL.250 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

p) O incumprimento, pelos operadores de aeronaves, das regras relativas à conservação de registos relativos à base, aos tempos de voo, aos períodos de serviço e aos períodos de repouso, em violação do disposto nas alíneas a) e c) da norma ORO.FTL.245 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

q) O incumprimento, pelo operador de aeronave, das normas respeitantes ao serviço de voo repartido, em violação do disposto na norma ORO.FTL.220 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

r) O incumprimento, pelo operador de aeronave, das normas respeitantes aos períodos de repouso dos tripulantes, em violação do disposto na norma ORO.FTL.235 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

3 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações leves:

a) O incumprimento, pelos operadores de aeronaves, do dever de, mediante pedido, disponibilizar cópias dos registos dos tempos de voo, períodos de serviço e períodos de repouso ao tripulante interessado e a outro operador de aeronave, sobre tripulantes que prestem ou passem a prestar serviços para o operador de aeronave interessado, em violação do disposto na alínea b) da norma ORO.FTL.245 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

b) O incumprimento, pelo comandante, do dever de apresentar um relatório ao operador de aeronave sempre que, no exercício das suas prerrogativas, decidir aumentar um PSV ou reduzir um período de repouso, em violação do disposto no n.º 4) da alínea f) da norma ORO.FTL.205 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

c) O incumprimento, pelo operador de aeronave, em caso de posicionamento de um tripulante, das regras previstas nas alíneas a) e b) da norma ORO.FTL.215 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

d) O incumprimento, pelo operador de aeronave, do dever de ministrar formação contínua em gestão da fadiga para a tripulação, o pessoal responsável pela preparação e manutenção das escalas de serviço e o pessoal de gestão interessado, em violação do disposto na norma ORO.FTL.250 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

e) O incumprimento, pelo operador de aeronave, das normas aplicáveis aos serviços de assistência e aos serviços no aeroporto, em violação do disposto na norma ORO.FTL.225 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

f) O incumprimento, pelo operador de aeronave, das normas aplicáveis aos serviços de reserva, em violação do disposto na norma ORO.FTL.230 da subparte FTL do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

CAPÍTULO V

Disposições transitórias, complementares e finais

Artigo 30.º

Regime transitório

1 — As normas operacionais excecionais que tenham sido aprovadas pela ANAC nos termos do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 139/2004, de 5 de junho, mantêm-se em vigor até ao final do seu prazo de validade, devendo ser aplicadas em conjugação com o regime constante do referido decreto-lei.

2 — O disposto no número anterior não obsta a que o operador de aeronave abrangido por tais normas opte por aplicar apenas o novo regime constante do presente decreto-lei, caso em que caducam os deveres a que estava adstrito o referido operador de aeronave que resultassem das referidas normas operacionais excecionais aprovadas pela ANAC nos termos do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 139/2004, de 5 de junho.

3 — Nas situações referidas no número anterior, a decisão do operador de aeronave aéreo em causa apenas produz efeitos caso este informe a ANAC da sua opção por aplicar apenas o novo regime constante do presente decreto-lei.

4 — Até à aprovação do diploma legal mencionado no n.º 3 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril, que estabelece o regime jurídico aplicável à atividade de trabalho aéreo, a fim de o conformar com o disposto no Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, na sua redação atual, que transpõe para o ordenamento jurídico interno a Diretiva 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno, mantêm-se em vigor o regulamento sobre tempo de serviço de voo e repouso dos pilotos de aeronaves a operar em trabalho aéreo ou em operações especializadas, aprovado pela Portaria n.º 742/93, de 16 de agosto, bem como o respetivo regime sancionatório, constante do Decreto-Lei n.º 152/2000, de 21 de julho, na sua redação atual.

5 — O disposto no capítulo III do presente decreto-lei vigora até que seja publicada regulamentação da União Europeia sobre a mesma matéria.

Artigo 31.º

Fiscalização

Sem prejuízo das competências atribuídas a outras entidades, compete à ANAC a fiscalização do cumprimento do presente decreto-lei, designadamente através da realização de inspeções e auditorias, da consulta dos relatórios dos operadores de aeronaves e dos comandantes, bem como da consulta dos demais documentos relevantes.

Artigo 32.º

Processamento das contraordenações

Compete à ANAC, nos termos do n.º 1 do artigo 35.º dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, instaurar e instruir os processos de contraordenação relativos às infrações previstas no presente decreto-lei, bem como proceder à aplicação das respetivas coimas e sanções acessórias a que haja lugar, em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro.



Artigo 33.º

Norma revogatória

São revogados:

a) O Decreto-Lei n.º 41 281, publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 214, de 21 de setembro de 1957;

b) O Decreto-Lei n.º 139/2004, de 5 de junho, com exceção dos artigos 10.º, 11.º, 13.º e 18.º e dos quadros n.ºs 3, 4 e 5, que se aplicam exclusivamente às operações referidas no n.º 2 do artigo 2.º do presente decreto-lei.

Artigo 34.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de novembro de 2021. — *António Luís Santos da Costa* — *João Rodrigo Reis Carvalho Leão* — *Ana Manuel Jerónimo Lopes Correia Mendes Godinho* — *Hugo Santos Mendes*.

Promulgado em 9 de março de 2022.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 11 de março de 2022.

Pelo Primeiro-Ministro, *Pedro Gramaxo de Carvalho Siza Vieira*, Ministro de Estado, da Economia e da Transição Digital.

ANEXO

QUADRO N.º 1

(a que se referem os n.ºs 1 e 2 do artigo 7.º)

Limites máximos de período de serviço de voo para tripulação de um piloto

(Em horas)

Hora de apresentação	Número de aterragens como tripulante em funções			
	1-4	5	6	7
7.00-11.59.....	10	9.15	8.30	8
12.00-13.59.....	9.30	8.45	8	8
14.00-15.59.....	9.00	8.15	8	8
16.00-17.59.....	8.30	7.45	7	6.15
18.00-3.59.....	7.45	7	6.15	5.30
4.00-4.59.....	7.45	7	6.15	5.30
5.00-5.59.....	7.45	7	6.15	5.30
6.00-6.59.....	9.30	8.45	8	8

Nota. — A hora de apresentação corresponde à hora de referência do ponto de partida.



QUADRO N.º 2

[a que se referem o n.º 1 do artigo 18.º, o n.º 4 do artigo 21.º, os n.ºs 1, 5 e 8 do artigo 22.º e a alínea f) do n.º 1 do artigo 28.º]

Limites máximos de período de serviço de voo para tripulação de dois pilotos

(Em horas)

Início do período de serviço de voo — À hora de referência	Dois pilotos — Máximo período de serviço de voo diário — Na base HEMS	Máximos de tempo de voo com autopiloto	Máximos de tempo de voo sem autopiloto
06.30-06.59	12.30	07.30	05.30
07.00-07.29	13.00	08.00	06.00
07.30-09.59	14.00	09.00	07.00
10.00-10.59	13.30	08.30	06.30
11.00-11.59	13.00	08.00	06.00
12.00-13.59	12.30	07.30	05.30
14.00-06.29	12.00	07.00	05.00

Nota 1. — A hora de apresentação corresponde à hora local do ponto de partida.

Nota 2. — A hora de referência corresponde à hora de início de contagem do período de serviço de voo.

QUADRO N.º 3

[a que se referem os n.ºs 1 e 2 do artigo 18.º, os n.ºs 1, 5 e 8 do artigo 22.º e as alíneas f) e g) do n.º 1 do artigo 28.º]

Limites máximos de período de serviço de voo para tripulação de um piloto

(Em horas)

Início do período de serviço de voo — À hora de referência	Um piloto — Máximo período de serviço de voo diário — Na base HEMS	Máximos de tempo de voo com autopiloto	Máximos de tempo de voo sem autopiloto
06.30-06.59	12.30	05.30	03.30
07.00-07.29	13.00	06.00	04.00
07.30-09.59	14.00	07.00	05.00
10.00-10.59	13.30	06.30	04.30
11.00-11.59	13.00	06.00	04.00
12.00-13.59	12.30	05.30	03.30
14.00-06.29	12.00	05.00	03.00

Nota 1. — A hora de apresentação corresponde à hora local do ponto de partida.

Nota 2. — A hora de referência corresponde à hora de início de contagem do PSV.

Nota 3. — A última linha do quadro respeitante a um período de serviço noturno com tripulação HEMS de um piloto apenas é aplicável se tal for admitido pela subparte J do anexo v do Regulamento (UE) n.º 965/2012, da Comissão, de 5 de outubro de 2012.



QUADRO N.º 4

[a que se referem os n.ºs 1, 5 e 8 do artigo 22.º, o n.º 1 do artigo 23.º e a alínea n) do n.º 1 do artigo 28.º]

Limites máximos de tempo de voo real e de período de serviço de voo

(Em horas)

	Limite semanal		Limite — 14 dias		Limite mensal		Limite trimestral		Limite anual	
	PSV	PSV	T/V	PSV	T/V	PSV	T/V	PSV	T/T	
Tripulação HEMS	60	110	95	190	285	480	900	1800	2 000	

115110058



NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Aviso n.º 21/2022

Sumário: Torna público que a República da Turquia notificou o Secretariado-Geral do Conselho da Europa, a 22 de março de 2021, da denúncia da Convenção do Conselho da Europa para a Prevenção e o Combate à Violência contra as Mulheres e a Violência Doméstica, adotada em Istambul, a 11 de maio de 2011.

Por ordem superior se torna público ter a República da Turquia notificado o Secretariado-Geral do Conselho da Europa, a 22 de março de 2021, da denúncia da Convenção do Conselho da Europa para a Prevenção e o Combate à Violência contra as Mulheres e a Violência Doméstica, adotada em Istambul, a 11 de maio de 2011.

A Convenção em apreço entrou em vigor em relação à República da Turquia a 1 de agosto de 2014.

A República Portuguesa é Parte desta Convenção, aprovada pela Resolução da Assembleia da República n.º 4/2013 e ratificada pelo Decreto do Presidente da República n.º 13/2013, ambos publicados no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 14, de 21 de janeiro de 2013, tendo depositado o respetivo instrumento de ratificação, tal como referido no Aviso n.º 37/2013, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 56, de 20 de março de 2013. A Convenção entrou em vigor em relação à República Portuguesa a 1 de agosto de 2014.

A referida denúncia produz efeitos a partir de 1 de julho de 2021.

Direção-Geral de Política Externa, 3 de março de 2022. — A Subdiretora-Geral, *Cristina Castanheta*.

115079936



MAR

Portaria n.º 114/2022

de 15 de março

Sumário: Alteração dos regulamentos específicos do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental.

Uma das mais relevantes missões dos programas cofinanciados por fundos europeus, é a dinamização do investimento, público e privado, e a sua atuação em contraciclo em fases de recessão ou de estagnação, porquanto o apoio público permite estimular a realização de novos investimentos tendo em vista a retoma da economia para um novo ciclo de crescimento.

Na atual conjuntura, as entidades beneficiárias têm vindo a enfrentar as mais recentes dinâmicas de evolução do mercado que têm conduzido, desde início do período pós pandemia, a um aumento generalizado dos preços, designadamente dos materiais de construção e dos equipamentos, ora agravado com a situação de guerra na Europa. Desde que deflagrou o conflito armado na Ucrânia, temos vindo a assistir a um aumento exponencial do preço do petróleo e do gás natural, que eleva os preços dos combustíveis e da energia, com conseqüente impacto no aumento generalizado do preço dos bens e serviços.

Neste contexto, tendo presente que muitos dos projetos apoiados pelo Programa Operacional Mar 2020 encontram-se ainda em execução, este sucessivo acréscimo do custo dos investimentos previstos nos projetos aprovados é suscetível de pôr em causa a sua efetiva realização e conclusão, dada a elevada exigência que esta situação coloca na liquidez dos beneficiários e sem que possamos esquecer que tal ocorre em paralelo com um contexto de instabilidade e imprevisibilidade da procura dos bens e serviços que esses mesmos beneficiários transacionam.

Assim, de modo a promover a plena execução dos investimentos aprovados, essenciais para a retoma da economia e relevantes para a plena utilização da dotação programada no programa Mar 2020, importa introduzir na regulamentação específica das medidas de apoio ao investimento do Programa Operacional Mar 2020, de forma transversal, uma flexibilidade na adequação do valor do investimento proposto e o correspondente financiamento público, ainda que necessariamente limitado pelo quadro das disponibilidades financeiras.

Uma vez que as alterações regulamentares a que se procede não introduzem disposições suscetíveis de afetar de modo direto e imediato direitos ou interesses legalmente protegidos dos cidadãos, dispensa-se a sua submissão a prévia consulta pública, nos termos do artigo 100.º do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro.

Assim, ao abrigo do disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro, e no uso da delegação de competências conferidas pelo Despacho n.º 10712-E/2020, do Ministro do Mar, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 212, de 30 de outubro de 2020, manda o Governo, pela Secretária de Estado das Pescas, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

A presente portaria procede à alteração dos seguintes regulamentos específicos do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental:

- a) Regulamento do Regime de Apoio aos Investimentos a Bordo no Domínio da Eficiência Energética, Segurança e Seletividade, aprovado pela Portaria n.º 61/2016, de 30 de março;
- b) Regulamento do Regime de Apoio ao Desenvolvimento Sustentável da Aquicultura, nos Domínios da Inovação, do Aconselhamento e dos Investimentos Produtivos, aprovado pela Portaria n.º 50/2016, de 23 de março;
- c) Regulamento do Regime de Apoio ao Controlo e Inspeção Relativo à Política Comum das Pescas, aprovado pela Portaria n.º 112/2016, de 28 de abril;



- d) Regulamento do Regime de Apoio à Recolha de Dados no quadro da Política Comum das Pescas, aprovado pela Portaria n.º 63/2016, de 31 de março;
- e) Regulamento do Regime de Apoio à Execução das Estratégias de Desenvolvimento Local de Base Comunitária, aprovado pela Portaria n.º 216/2016, de 5 de agosto;
- f) Regulamento do Regime de Apoio no Domínio da Transformação dos Produtos da Pesca e da Aquicultura, aprovado pela Portaria n.º 64/2016, de 31 de março;
- g) Regulamento do Regime de Apoio aos Investimentos nos Domínios do Desenvolvimento de Novos Mercados, de Campanhas Promocionais e de Outras Medidas de Comercialização dos Produtos da Pesca e da Aquicultura, aprovado pela Portaria n.º 58/2016, de 28 de março.

Artigo 2.º

Alteração ao Regulamento do Regime de Apoio aos Investimentos a Bordo no Domínio da Eficiência Energética, Segurança e Seletividade do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental

O artigo 18.º do Regulamento do Regime de Apoio aos Investimentos a Bordo no Domínio da Eficiência Energética, Segurança e Seletividade do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental, aprovado pela Portaria n.º 61/2016, de 30 de março, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 18.º

[...]

1 — Podem ser admitidas alterações técnicas à operação, desde que delas não resulte o aumento do apoio público e se mantenha o objetivo do projeto aprovado, seguindo-se o disposto no artigo 21.º, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — Caso as alterações técnicas impliquem acréscimo de custos, pode ser considerado o aumento do apoio público desde que observadas as seguintes condições:

- a) As alterações e necessidade de aumento do apoio público sejam devidamente justificadas;
- b) O acréscimo de custos respeite a despesas elegíveis; e
- c) Exista disponibilidade financeira para acomodar o aumento de apoio solicitado.

3 — A condição prevista na alínea c) do número anterior é dispensada no caso de a entidade beneficiária ter outra(s) operação(ões) aprovada(s) ao abrigo do presente regime em que desista, total ou parcialmente, do apoio que lhe está atribuído, em montante igual ou superior ao do aumento de apoio pretendido.»

Artigo 3.º

Alteração ao Regulamento do Regime de Apoio ao Desenvolvimento Sustentável da Aquicultura, nos Domínios da Inovação, do Aconselhamento e dos Investimentos Produtivos do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental

O artigo 19.º do Regulamento do Regime de Apoio ao Desenvolvimento Sustentável da Aquicultura, nos Domínios da Inovação, do Aconselhamento e dos Investimentos Produtivos do Programa Operacional (PO) Mar 2020, para Portugal Continental, aprovado pela Portaria n.º 50/2016, de 23 de março, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 19.º

[...]

1 — Podem ser admitidas alterações técnicas à operação, desde que delas não resulte o aumento do apoio público e se mantenha o objetivo do projeto aprovado, seguindo-se o disposto no artigo 22.º, sem prejuízo do disposto no número seguinte.



2 — Estando em causa um investimento produtivo, caso as alterações técnicas impliquem acréscimo de custos, pode ser considerado o aumento do apoio público desde que observadas as seguintes condições:

- a) As alterações e necessidade de aumento do apoio público sejam devidamente justificadas;
- b) O acréscimo de custos respeite a despesas elegíveis; e
- c) Exista disponibilidade financeira para acomodar o aumento de apoio solicitado.

3 — A condição prevista na alínea c) do número anterior é dispensada no caso de a entidade beneficiária ter outra(s) operação(ões) aprovada(s) ao abrigo do presente regime em que desista, total ou parcialmente, do apoio que lhe está atribuído, em montante igual ou superior ao do aumento de apoio pretendido.»

Artigo 4.º

Alteração ao Regulamento do Regime de Apoio ao Controlo e Inspeção Relativo à Política Comum das Pescas do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental

O artigo 18.º do Regulamento do Regime de Apoio ao Controlo e Inspeção Relativo à Política Comum das Pescas do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental, aprovado pela Portaria n.º 112/2016, de 28 de abril, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 18.º

[...]

1 — Podem ser admitidas alterações técnicas à operação, desde que delas não resulte o aumento do apoio público e se mantenha o objetivo do projeto aprovado, seguindo-se o disposto no artigo 21.º, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — Caso as alterações técnicas impliquem acréscimo de custos, pode ser considerado o aumento do apoio público desde que observadas as seguintes condições:

- a) As alterações e necessidade de aumento do apoio público sejam devidamente justificadas;
- b) O acréscimo de custos respeite a despesas elegíveis;
- c) As alterações em causa estejam em conformidade com as regras da contratação pública; e
- d) Exista disponibilidade financeira para acomodar o aumento de apoio solicitado.

3 — A condição prevista na alínea d) do número anterior é dispensada no caso de a entidade beneficiária ter outra(s) operação(ões) aprovada(s) ao abrigo do presente regime em que desista, total ou parcialmente, do apoio que lhe está atribuído, em montante igual ou superior ao do aumento de apoio pretendido.»

Artigo 5.º

Alteração ao Regulamento do Regime de Apoio à Recolha de Dados no Quadro da Política Comum das Pescas do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental

O artigo 18.º do Regulamento do Regime de Apoio à Recolha de Dados no Quadro da Política Comum das Pescas do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental, aprovado pela Portaria n.º 63/2016, de 31 de março, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 18.º

[...]

1 — Podem ser admitidas alterações técnicas à operação, desde que delas não resulte o aumento do apoio público e se mantenha o objetivo do projeto aprovado, seguindo-se o disposto no artigo 21.º, sem prejuízo do disposto no número seguinte.



2 — Caso as alterações técnicas impliquem acréscimo de custos, pode ser considerado o aumento do apoio público desde que observadas as seguintes condições:

- a) As alterações e necessidade de aumento do apoio público sejam devidamente justificadas;
- b) O acréscimo de custos respeite a despesas elegíveis;
- c) As alterações em causa estejam em conformidade com as regras da contratação pública; e
- d) Exista disponibilidade financeira para acomodar o aumento de apoio solicitado.

3 — A condição prevista na alínea *d*) do número anterior é dispensada no caso de a entidade beneficiária ter outra(s) operação(ões) aprovada(s) ao abrigo do presente regime em que desista, total ou parcialmente, do apoio que lhe está atribuído, em montante igual ou superior ao do aumento de apoio pretendido.»

Artigo 6.º

Alteração ao Regulamento do Regime de Apoio à Execução das Estratégias de Desenvolvimento Local de Base Comunitária do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental

O artigo 19.º do Regulamento do Regime de Apoio à Execução das Estratégias de Desenvolvimento Local de Base Comunitária do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental, aprovado pela Portaria n.º 216/2016, de 5 de agosto, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 19.º

[...]

1 — Podem ser admitidas alterações técnicas à operação, desde que delas não resulte o aumento do apoio público e se mantenha o objetivo do projeto aprovado, seguindo-se o disposto no artigo 22.º, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — Estando em causa um investimento produtivo ou um investimento em infraestruturas, caso as alterações técnicas impliquem acréscimo de custos, pode ser considerado o aumento do apoio público desde que observadas as seguintes condições:

- a) As alterações e necessidade de aumento do apoio público sejam devidamente justificadas;
- b) O acréscimo de custos respeite a despesas elegíveis;
- c) As alterações em causa estejam em conformidade com as regras da contratação pública, quando aplicáveis; e
- d) Exista disponibilidade financeira para acomodar o aumento de apoio solicitado.

3 — A condição prevista na alínea *d*) do número anterior é dispensada no caso de a entidade beneficiária ter outra(s) operação(ões) aprovada(s) ao abrigo do presente regime em que desista, total ou parcialmente, do apoio que lhe está atribuído, em montante igual ou superior ao do aumento de apoio pretendido.»

Artigo 7.º

Alteração ao Regulamento do Regime de Apoio no Domínio da Transformação dos Produtos da Pesca e da Aquicultura do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental

O artigo 19.º do Regulamento do Regime de Apoio no Domínio da Transformação dos Produtos da Pesca e da Aquicultura do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental, aprovado pela Portaria n.º 64/2016, de 31 de março, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 19.º

[...]

1 — Podem ser admitidas alterações técnicas à operação, desde que delas não resulte o aumento do apoio público e se mantenha o objetivo do projeto aprovado, seguindo-se o disposto no artigo 22.º, sem prejuízo do disposto no número seguinte.



2 — Caso as alterações técnicas impliquem acréscimo de custos, pode ser considerado o aumento do apoio público desde que observadas as seguintes condições:

- a) As alterações e necessidade de aumento do apoio público sejam devidamente justificadas;
- b) O acréscimo de custos respeite a despesas elegíveis; e
- c) Exista disponibilidade financeira para acomodar o aumento de apoio solicitado.

3 — A condição prevista na alínea c) do número anterior é dispensada no caso de a entidade beneficiária ter outra(s) operação(ões) aprovada(s) ao abrigo do presente regime em que desista, total ou parcialmente, do apoio que lhe está atribuído, em montante igual ou superior ao do aumento de apoio pretendido.»

Artigo 8.º

Alteração ao Regulamento do Regime de Apoio aos Investimentos nos Domínios do Desenvolvimento de Novos Mercados, de Campanhas Promocionais e de Outras Medidas de Comercialização dos Produtos da Pesca e da Aquicultura do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental

O artigo 18.º do Regulamento do Regime de Apoio aos Investimentos nos Domínios do Desenvolvimento de Novos Mercados, de Campanhas Promocionais e de Outras Medidas de Comercialização dos Produtos da Pesca e da Aquicultura do Programa Operacional Mar 2020, para Portugal Continental, aprovado pela Portaria n.º 58/2016, de 28 de março, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 18.º

[...]

1 — Podem ser admitidas alterações técnicas à operação, desde que delas não resulte o aumento do apoio público e se mantenha o objetivo do projeto aprovado, seguindo-se o disposto no artigo 21.º, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — Caso as alterações técnicas impliquem acréscimo de custos, pode ser considerado o aumento do apoio público desde que observadas as seguintes condições:

- a) As alterações e necessidade de aumento do apoio público sejam devidamente justificadas;
- b) O acréscimo de custos respeite a despesas elegíveis;
- c) As alterações em causa estejam em conformidade com as regras da contratação pública; e
- d) Exista disponibilidade financeira para acomodar o aumento de apoio solicitado.

3 — A condição prevista na alínea d) do número anterior é dispensada no caso de a entidade beneficiária ter outra(s) operação(ões) aprovada(s) ao abrigo do presente regime em que desista, total ou parcialmente, do apoio que lhe está atribuído, em montante igual ou superior ao do aumento de apoio pretendido.»

Artigo 9.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

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

2 — As alterações introduzidas produzem efeitos relativamente às operações aprovadas e em curso, desde que ainda não tenha ocorrido o pagamento integral do apoio público atribuído.

A Secretária de Estado das Pescas, *Teresa Alexandra Meca Valverde Gouveia Coelho Estêvão Pedro*, em 10 de março de 2022.

115107645



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