

de abastecimento de gasolina ou na sua proximidade, com vista a informar os consumidores da existência do referido sistema.

7 — O modelo do dístico referido no número anterior é definido por despacho do diretor-geral da Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG).

### CAPÍTULO III

#### Fiscalização e contraordenações

##### Artigo 6.º

###### Fiscalização

1 — A fiscalização do disposto no presente decreto-lei compete às entidades licenciadoras e fiscalizadoras previstas na alínea c) do artigo 2.º

2 — A fiscalização prevista no número anterior exerce-se no âmbito do licenciamento e da regulamentação técnica das instalações e não prejudica as competências atribuídas por lei a outras entidades.

##### Artigo 7.º

###### Contraordenações

1 — Constitui contraordenação punível com coima de € 1000 a € 3700, no caso de pessoas singulares, e de € 3700 a € 44 500, no caso de pessoas coletivas:

- a) O incumprimento do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 3.º;
- b) O incumprimento do disposto no artigo 4.º;
- c) O incumprimento, pelo titular da licença de exploração, do disposto nos n.ºs 1, 3 e 4 do artigo 5.º;
- d) A falta de afixação do dístico previsto no n.º 6 do artigo 5.º

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

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

4 — Às contraordenações previstas no presente decreto-lei é subsidiariamente aplicável o regime geral do ilícito de mera ordenação social, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de outubro, 244/95, de 14 de setembro, e 323/2001, de 17 de dezembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de dezembro.

##### Artigo 8.º

###### Instrução e decisão

As entidades licenciadoras e fiscalizadoras procedem à instrução dos correspondentes processos de contraordenação, cabendo ao presidente da câmara municipal respetiva ou ao diretor-geral da DGEG a competência para a aplicação das coimas.

##### Artigo 9.º

###### Destino das coimas

1 — A totalidade da receita resultante da aplicação das coimas pelo presidente da câmara municipal reverte para o município respetivo, de acordo com o n.º 1 do artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 267/2002, de 26 de novembro.

2 — O produto da aplicação das coimas pelo diretor-geral da DGEG reverte a favor das seguintes entidades:

- a) 60 % para o Estado;
- b) 30 % para a entidade licenciadora e fiscalizadora;
- c) 10 % para a DGEG.

### CAPÍTULO IV

#### Disposições finais

##### Artigo 10.º

###### Regiões Autónomas

1 — O presente decreto-lei aplica-se às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, sem prejuízo das competências exercidas pelos serviços e organismos das respetivas administrações regionais.

2 — O produto das taxas cobradas e das coimas aplicadas nas Regiões Autónomas pelos respetivos serviços competentes constitui receita própria das mesmas.

##### Artigo 11.º

###### Entrada em vigor

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

## MAR

### Decreto-Lei n.º 51/2016

de 23 de agosto

A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, estabelece que os carregadores são obrigados a prestar aos comandantes dos navios ou aos seus representantes a declaração adequada sobre o peso da carga, com antecedência suficiente em relação ao embarque, a fim de garantir que o plano de carga do navio é feito atempadamente, possibilitando o transporte da carga em segurança.

O Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional, em novembro de 2014, introduziu alterações à regra 2 da parte A do capítulo VI da Convenção SOLAS, em resposta a numerosos acidentes marítimos atribuídos a cargas contentorizadas cujos pesos estavam mal declarados, reforçando assim a importância que é dada a esta matéria.

As referidas alterações especificam sobre quem recai a efetiva obrigação da verificação do peso bruto de cada contentor consolidado e estabelecem que um contentor só pode ser embarcado se o seu peso bruto for verificado e comunicado ao comandante do navio ou ao seu representante com a antecedência suficiente para ser utilizado na elaboração do plano de carga do navio, sendo que a responsabilidade desde processo recai sobre o carregador.

Se o requisito de verificação e comunicação não for cumprido, o contentor não pode ser transportado, por constituir uma violação à Convenção SOLAS.

O regime jurídico que agora se estabelece visa, assim, o cumprimento da regra 2 da parte A do capítulo VI da Convenção SOLAS, de 1974.

Este regime possibilita o uso de dois métodos, designados Método 1 e Método 2, para a obtenção do peso bruto verificado dos contentores, restringindo-se o uso do Método 2 às entidades que estejam credenciadas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., criando-se, neste âmbito, o registo nacional das entidades credenciadas para utilizar o Método 2.

Estabelece-se ainda um regime sancionatório, tipificando-se os ilícitos e graduando-se as respetivas coimas em função dos interesses a salvaguardar.

Foi promovida a audição dos órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

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 e âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei regula as condições para a obtenção do peso bruto verificado de cada contentor para exportação abrangido pela Convenção Internacional sobre a Segurança dos Contentores (CSC), de 1972, que é carregado num navio a que se aplique o capítulo vi da Convenção SOLAS, de 1974, fixando as condições para a credenciação das entidades que pretendam utilizar o Método 2.

2 — O presente decreto-lei não se aplica a:

*a*) Contentores transportados em *chassis*, reboque, semirreboque, *rolltrailer* ou *cassette* se os contentores em causa forem embarcados ou desembarcados a partir de navios *roll-on/roll-off* em viagens internacionais de curta distância;

*b*) Contentores *offshore*;

*c*) Contentores em transbordo, desde que tenham sido transportados por um navio a que se aplique a Convenção SOLAS;

*d*) Contentores que transportem equipamento para o próprio navio;

*e*) Itens de carga disponibilizados pelo carregador ao comandante do navio, desde que sejam colocados num contentor que esteja a bordo.

### Artigo 2.º

#### Definições

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

*a*) «Carregador», a entidade jurídica que vem designada como tal no conhecimento de embarque (*bill of lading*) ou no conhecimento de transporte marítimo (*sea waybill*) ou num documento equivalente de transporte multimodal e/ou que estabeleceu o contrato de transporte com a companhia de navegação;

*b*) «Contentor», um equipamento para transporte, conforme definido na Convenção CSC, 1972:

*i*) De carácter permanente e suficientemente resistente para permitir uma utilização repetida;

*ii*) Especialmente concebido para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou mais meios de transporte, sem que haja movimentação intermédia de carga;

*iii*) Concebido para ser fixo e ou manipulado facilmente, tendo peças de canto próprias para esse fim;

*iv*) De dimensões tais que a superfície limitada pelos quatro ângulos inferiores exteriores seja de, pelo menos,

14 m<sup>2</sup> (150 pés quadrados) ou de, pelo menos, 7 m<sup>2</sup> (75 pés quadrados) se o contentor estiver equipado com peças de canto nos ângulos superiores.

*c*) «Contentor consolidado», o contentor ao qual não foi acrescentada qualquer carga depois de ter sido pesado e selado;

*d*) «Contentor em transbordo», o contentor desembarcado num terminal portuário ou noutra estrutura portuária e que aguarda aí um novo embarque;

*e*) «Documento de embarque», o documento onde a pessoa devidamente autorizada pelo carregador atesta, com a sua assinatura eletrónica ou o nome e apelido em maiúsculas, o peso bruto verificado do contentor consolidado;

*f*) «Instrumento de pesagem», a balança, báscula, equipamento de elevação ou qualquer outro dispositivo que cumpre as normas de verificação metrológica do Estado onde o instrumento é utilizado e que permite determinar com precisão o peso bruto de um contentor consolidado ou o peso de cada um dos volumes de carga, itens de carga, embalagens, paletes e equipamentos ou materiais de acondicionamento, de fixação ou segurança;

*g*) «Peso bruto», a soma da tara do contentor e do peso do conteúdo do contentor, nomeadamente, da carga, embalagens, paletes e equipamentos ou materiais de acondicionamento, de fixação ou segurança;

*h*) «Peso bruto verificado», o peso bruto de um contentor consolidado obtido pelo Método 1 ou pelo Método 2 e que é atestado através de assinatura eletrónica ou do nome e apelido em maiúsculas da pessoa devidamente autorizada pelo carregador;

*i*) «Representante do terminal», a pessoa designada pelo terminal portuário ou por outra estrutura portuária e que é responsável pelas operações de preparação e embarque do contentor;

*j*) «Tara», o peso do contentor vazio, incluindo os acessórios fixos permanentemente;

*k*) «Viagem internacional de curta distância», a viagem internacional durante a qual um navio nunca está a mais de 200 milhas marítimas de um porto ou de um local seguro para o qual os passageiros e a tripulação possam ser colocados em segurança. Tanto a distância entre o último porto de escala do país onde se inicia a viagem e o porto de destino final como a distância percorrida na viagem de regresso não podem exceder as 600 milhas marítimas.

### Artigo 3.º

#### Obtenção do peso bruto verificado

1 — O peso bruto verificado de um contentor é obtido por um dos seguintes métodos:

*a*) Método 1, correspondente à pesagem do contentor consolidado, por um instrumento de pesagem que cumpre as normas de verificação metrológica;

*b*) Método 2, correspondente à pesagem, por um instrumento de pesagem que cumpre as normas de verificação metrológica, de cada um dos volumes ou itens de carga incluindo embalagens, paletes, equipamento ou material de acondicionamento, de fixação ou segurança introduzidos no contentor e adição dos pesos obtidos à tara do contentor, utilizando o procedimento definido no anexo do presente decreto-lei.

2 — O Método 2 só pode ser utilizado quando o processo para a determinação do peso bruto verificado estiver

incluído num sistema de gestão da qualidade certificado segundo a ISO 9001, ou num sistema de controlo de processos alternativo que inclua os processos de controlo e rastreabilidade da informação do peso dos elementos que constituem o conteúdo do contentor, bem como a verificação metrológica legal dos instrumentos de pesagem.

#### Artigo 4.º

##### Responsabilidade do carregador

1 — O carregador é responsável pela obtenção do peso bruto verificado de cada contentor e pelo documento de embarque.

2 — Quando um contentor é carregado com cargas de vários expedidores, o carregador que consta como tal no conhecimento de embarque ou noutra documento equivalente de transporte multimodal, é responsável pela verificação do peso bruto do contentor.

3 — Quando um contentor é carregado numa empresa de prestação de serviços de consolidação de cargas, o carregador com quem essa empresa estabelece contrato é responsável pela verificação do peso bruto do contentor.

#### Artigo 5.º

##### Credenciação

1 — Os carregadores e as empresas que prestam serviços de consolidação de cargas dentro dos contentores apenas podem utilizar o Método 2 se estiverem credenciados.

2 — Para obterem a credenciação, devem requerê-la ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), mediante minuta disponibilizada no respetivo sítio eletrónico.

3 — Para efeitos do número anterior, aquelas entidades apresentam documentação comprovativa que o Método 2 está a ser utilizado nas situações previstas no artigo 3.º, emitida por organismos habilitados para o efeito.

4 — Consideram-se organismos habilitados os seguintes:

a) Organismos de certificação de sistemas de gestão segundo a norma ISO/IEC 17021, acreditados pelo Instituto Português de Acreditação, I. P. (IPAC, I. P.), ou por organismo de acreditação signatário do acordo de reconhecimento mútuo relevante da European Cooperation for Accreditation (ECA) ou do International Accreditation Forum (IAF), quando as entidades tenham implementado um sistema de gestão da qualidade certificado segundo a norma ISO 9001;

b) Organismos de certificação de processos segundo a norma ISO/IEC 17065, acreditados pelo IPAC, I. P., ou por organismo de acreditação signatário do acordo de reconhecimento mútuo relevante da ECA ou do IAF, quando as entidades tenham implementado um sistema de controlo de processos alternativo conforme previsto no artigo 3.º

5 — A credenciação concedida ao abrigo do presente decreto-lei é confirmada anualmente, devendo ser requerida 30 dias antes do termo da credenciação.

6 — A confirmação da credenciação é concedida se continuarem a ser satisfeitos os requisitos necessários à sua obtenção.

7 — Uma credenciação não confirmada é considerada, para todos os efeitos, como inválida.

8 — Qualquer alteração aos elementos que concorreram para a credenciação deve ser comunicada pelo próprio ao IMT, I. P., no prazo máximo de um dia útil.

#### Artigo 6.º

##### Registo nacional

O IMT, I. P., organiza e mantém atualizado o registo das entidades credenciadas para utilizar o Método 2 e disponibiliza-o no seu sítio na Internet.

#### Artigo 7.º

##### Informação relativa ao peso bruto verificado

1 — O carregador deve informar a companhia de navegação, ou o comandante do navio, ou seu representante, do peso bruto verificado de cada contentor, através do documento de embarque, no prazo definido por aqueles.

2 — A informação referida no número anterior é constituída, no mínimo, pelo peso bruto do contentor, código de identificação do contentor, número do selo aposto no contentor, método utilizado para a obtenção do peso bruto verificado e assinatura eletrónica ou nome e apelido em maiúsculas da pessoa que, devidamente autorizada pelo carregador, atestou o peso bruto do contentor.

3 — O documento de embarque pode ser incluído nas instruções para a companhia de navegação ou pode constituir uma comunicação à parte, podendo a informação referida no n.º 2 ser transmitida com suporte na Janela Única Portuária ou por outros meios eletrónicos.

4 — Para efeitos da fiscalização, o carregador deve manter disponíveis as evidências do peso bruto verificado de cada contentor consolidado, as quais são atestadas por documentação que contenha os seguintes elementos:

- a) Comprovativo do peso bruto;
- b) Código de identificação do contentor;
- c) Número do selo aposto no contentor;
- d) Identificação do equipamento de pesagem utilizado e do número do certificado de verificação metrológica legal;
- e) Identificação do método utilizado para a obtenção do peso bruto verificado;
- f) Data, morada do local da pesagem do contentor e matrícula do semirreboque ou do camião, se for utilizado o Método 1;
- g) Data e local da pesagem de cada uma das partes referidas no anexo do presente decreto-lei, se for utilizado o Método 2;
- h) Identificação da pessoa autorizada pelo carregador para verificar o peso.

#### Artigo 8.º

##### Embarque do contentor

1 — Um contentor consolidado apenas pode ser embarcado num navio a que se aplique a Convenção SOLAS depois de a companhia de navegação ou o comandante do navio, ou seu representante, e o representante do terminal portuário terem sido informados sobre o peso bruto verificado do contentor.

2 — Um contentor consolidado que chegue ao terminal portuário sem que tenha sido comunicado o seu peso bruto verificado não pode ser carregado, a não ser que o comandante do navio ou o seu representante e o representante do terminal portuário obtenham o peso bruto verificado em nome do carregador.

3 — Qualquer diferença que se constate entre o peso bruto verificado obtido antes de um contentor consolidado chegar ao terminal portuário, e o peso bruto desse mesmo contentor obtido no terminal, é resolvida com a utilização deste último peso.

**Artigo 9.º****Fiscalização**

1 — Compete ao IMT, I. P., e às administrações portuárias a fiscalização do cumprimento das disposições do presente decreto-lei, sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades.

2 — Para efeitos de fiscalização e contraordenações, é admitida uma discrepância entre o peso bruto verificado de um contentor consolidado e seu peso obtido no terminal portuário ou noutro local definido pelo comandante do navio ou pelo seu representante, ou pela entidade fiscalizadora.

3 — O valor máximo da discrepância a que se refere o número anterior, tendo em conta os erros máximos admissíveis associados aos respetivos instrumentos de medição, é fixado em portaria a aprovar pelo membro do Governo responsável pelo setor marítimo-portuário.

4 — O disposto no n.º 2 não exonera o carregador da responsabilidade de determinar com precisão o peso bruto verificado do contentor consolidado.

**Artigo 10.º****Contraordenações**

1 — Constituem contraordenações puníveis com coima as seguintes infrações:

a) A obtenção do peso bruto verificado em violação do disposto no artigo 2.º;

b) A utilização do Método 2 por entidade não credenciada, em violação ao disposto no n.º 1 do artigo 5.º;

c) A falta de comunicação ao IMT, I. P., de qualquer alteração dos requisitos que estiveram na base da atribuição da credenciação, em violação do disposto no n.º 8 do artigo 5.º;

d) A não disponibilização de quaisquer dos elementos referidos no n.º 4 do artigo 7.º;

e) A indicação do peso bruto verificado diferente do efetivamente obtido, sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo anterior.

2 — As infrações identificadas nas alíneas a), b) e e) do número anterior são puníveis com coima de € 10 000,00 a € 44 891,81.

3 — As infrações identificadas nas alíneas c) e d) do n.º 1 são puníveis com coima de € 5000,00 a € 25 000,00.

4 — Nas contraordenações previstas no presente decreto-lei, são puníveis a tentativa e a negligência.

**Artigo 11.º****Sanção acessória**

1 — A confirmação da credenciação, prevista no artigo 5.º, não é concedida quando o carregador tenha, com dolo e de modo reiterado, incorrido na contraordenação identificada na alínea e) do n.º 1 do artigo anterior.

2 — A sanção referida no número anterior tem a duração máxima de 5 anos, contada do trânsito em julgado da decisão condenatória.

**Artigo 12.º****Competência sancionatória**

1 — Compete ao conselho diretivo do IMT, I. P., a aplicação das coimas e da sanção acessória previstas no presente diploma.

2 — A instauração e a instrução dos processos de contraordenação e da sanção acessória são da competência do IMT, I. P.

**Artigo 13.º****Destino do produto de coimas**

O montante das coimas aplicadas em execução do presente decreto-lei reverte em:

a) 60 % para o Estado;

b) 30 % para o IMT, I. P.;

c) 10 % para a administração portuária que levantou o auto de contraordenação.

**Artigo 14.º****Acompanhamento da implementação do diploma**

1 — A implementação do presente decreto-lei é acompanhada, durante o período de 2 anos a contar da sua entrada em vigor, por um grupo de trabalho constituído por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P., 15 dias úteis após a entrada em vigor do presente decreto-lei.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o grupo de trabalho elabora relatórios semestrais de monitorização da aplicação do decreto-lei, com vista a avaliar a necessidade de serem estabelecidas medidas para a prossecução mais adequada dos objetivos do mesmo.

3 — No âmbito do n.º 1, as autoridades portuárias, os carregadores e as empresas que prestam serviços de consolidação de cargas dentro dos contentores devem prestar as informações que forem solicitadas pelo IMT, I. P.

**Artigo 15.º****Regiões autónomas**

O regime do presente decreto-lei aplica-se às regiões autónomas dos Açores e da Madeira, sem prejuízo das adaptações decorrentes da estrutura própria das administrações regionais autónomas.

**Artigo 16.º****Taxas**

1 — A credenciação para utilização do Método 2 está sujeita ao pagamento de uma taxa destinada a custear os encargos administrativos que lhe estão inerentes.

2 — A taxa é receita do IMT, I. P., e tem o valor de € 200,00 para a atribuição da credenciação e de € 100,00 para a confirmação da credenciação.

**Artigo 17.º****Norma transitória**

1 — É concedido aos carregadores, e às empresas que prestam serviços de consolidação de cargas dentro dos contentores, um prazo até 31 de dezembro de 2016 para cumprirem os requisitos a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º

2 — Para efeito do número anterior, os carregadores, e as empresas que prestam serviços de consolidação de cargas dentro dos contentores, devem solicitar ao IMT, I. P., uma credenciação provisória para utilizar o Método 2.

3 — A solicitação da credenciação provisória é feita mediante minuta disponibilizada no sítio eletrónico do IMT, I. P.

4 — A atribuição da credenciação provisória está sujeita ao pagamento da taxa prevista no artigo anterior.

### Artigo 18.º

#### Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 28 de julho de 2016. — *Augusto Ernesto Santos Silva* — *Augusto Ernesto Santos Silva* — *Manuel de Herédia Caldeira Cabral* — *Ana Paula Mendes Vitorino*.

Promulgado em 9 de agosto de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 11 de agosto de 2016.

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

#### ANEXO

[a que se refere a alínea *b*) do n.º 1 do artigo 3.º e a alínea *g*) do n.º 4 do artigo 7.º]

#### Procedimento para a determinação do peso verificado de um contentor consolidado pelo Método 2

##### Passo 1 — Peso da carga

O peso total da carga a transportar é determinado a partir da soma dos pesos de cada um dos volumes e itens de carga. No caso dos produtos a granel, o peso pode ser determinado durante o processo de produção, recorrendo a medições com equipamento de enchimento metrologicamente verificado ou por meio da pesagem do produto.

##### Passo 2 — Peso da embalagem

O peso da embalagem é obtido a partir da informação do fabricante constante na embalagem ou utilizando a informação fornecida pelo carregador ou pela empresa que presta consolidação de cargas dentro dos contentores, de acordo com a verificação e determinação pelo seu sistema de gestão de qualidade.

##### Passo 3 — Peso da palete e do equipamento ou material de fixação ou de segurança

O peso da palete e do equipamento ou material de fixação ou de segurança é obtido a partir da informação do fabricante ou utilizando a informação fornecida pelo carregador ou pela empresa que presta consolidação de cargas dentro dos contentores, ou utilizando dados de pesagem determinados de acordo com o seu sistema de gestão de qualidade, conforme seja mais aconselhável. Em qualquer circunstância, a verificação da validade dos dados obtidos é da responsabilidade do carregador.

##### Passo 4 — Tara do contentor vazio

A tara encontra-se indicada no contentor.

##### Passo 5 — Peso bruto do contentor consolidado

Os pesos obtidos durante a execução dos passos 1 a 4 anteriores devem ser somados, de modo a obter o peso bruto do contentor consolidado.

Nota: Um volume ou um item de carga, com selo original, que tenha, de modo inequívoco, o seu peso marcado na sua superfície, não necessita de ser novamente pesado antes de ser introduzido no contentor.

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](mailto:dre@incm.pt)

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750