

- Artigo 24.º — Direito à protecção em caso de despedimento;
- Artigo 25.º — Direito dos trabalhadores à protecção dos seus critérios em caso de insolvência do seu empregador;
- Artigo 26.º — Direito à dignidade no trabalho;
- Artigo 28.º — Direito dos representantes dos trabalhadores à protecção na empresa e facilidades a conceder-lhes;
- Artigo 29.º — Direito à informação e à consulta nos processos de despedimento colectivo.

Portugal é Parte nesta convenção, que foi aprovada, para ratificação, pela Resolução da Assembleia da República n.º 64-A/2001, publicada no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 241, de 17 de Outubro de 2001, tendo em 30 de Maio de 2002 Portugal depositado o seu instrumento de ratificação à Carta, conforme o Aviso n.º 61/2002, publicado no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 150, de 2 de Julho de 2002.

A Carta entrou em vigor para a República da Albânia em 1 de Janeiro de 2003.

Direcção-Geral dos Assuntos Multilaterais, 13 de Dezembro de 2005. — O Director de Serviços das Organizações Políticas Internacionais, *Mário Rui dos Santos Miranda Duarte*.

Aviso n.º 3/2006

Por ordem superior se torna público que, por nota de 6 de Outubro de 2005, o Secretário-Geral das Nações Unidas notificou ter o Mónaco depositado, em 4 de Outubro de 2005, o seu instrumento de adesão à Convenção de Viena sobre Relações Diplomáticas, adoptada em Viena em 18 de Abril de 1961.

De acordo com o artigo 51.º, n.º 2, da Convenção, esta entrou em vigor para o Mónaco em 3 de Novembro de 2005.

A República Portuguesa é Parte na mesma Convenção, a qual foi aprovada pelo Decreto-Lei n.º 48 295, publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 74, de 27 de Março de 1968.

O instrumento de ratificação foi depositado em 11 de Setembro de 1968, conforme o aviso publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 253, de 26 de Outubro de 1968.

Nos termos do mesmo aviso, a Convenção entrou em vigor para a República Portuguesa em 11 de Outubro de 1968.

Departamento de Assuntos Jurídicos, 15 de Dezembro de 2005. — O Director, *Luís Serradas Tavares*.

Aviso n.º 4/2006

Por ordem superior se torna público que, por nota de 7 de Novembro de 2005, o Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reino dos Países Baixos notificou ter o Qatar depositado, em 3 de Outubro de 2005, o seu instrumento de adesão à Convenção para a Solução Pacífica dos Conflitos Internacionais, adoptada na Haia em 18 de Outubro de 1907.

De acordo com o artigo 95.º da Convenção, esta entrará em vigor para o Qatar em 2 de Dezembro de 2005.

A República Portuguesa é Parte na mesma Convenção, a qual foi aprovada pelo Decreto do Governo de 24 de Fevereiro de 1911, publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 49, de 2 de Março de 1911.

O instrumento de ratificação foi depositado em 13 de Abril de 1911, conforme o aviso publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 104, de 5 de Maio de 1911.

Departamento de Assuntos Jurídicos, 15 de Dezembro de 2005. — O Director, *Luís Serradas Tavares*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 7/2006

de 4 de Janeiro

O regime jurídico da cabotagem nacional encontra-se fixado no Decreto-Lei n.º 194/98, de 10 de Julho, e no Decreto-Lei n.º 331/99, de 20 de Agosto.

A experiência decorrente da liberalização da cabotagem, ocorrida em 1 de Janeiro de 1999, em resultado da aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, do Conselho, de 7 de Dezembro, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados membros (cabotagem marítima), justifica a reformulação do quadro legal vigente, adequando-o claramente aos princípios consagrados na ordem jurídica comunitária, sem prejuízo da manutenção de obrigações de serviço público, expressas num conjunto de regras claras, precisas e não discriminatórias, que os armadores devem cumprir, por forma a assegurar a prestação de serviços de transporte marítimo regular, estável e fiável, exigível pela natureza específica e ultraperiférica dos tráfegos insulares das Regiões Autónomas.

Isto porque o transporte marítimo representa para estas Regiões um vector de vital importância para a sua subsistência, desenvolvimento, fixação e bem-estar das populações, pelo que o livre acesso à prestação destes serviços deve ser efectuado no respeito pelos princípios regulamentares aplicáveis, por forma a garantir que as ilhas dos referidos arquipélagos dos Açores e da Madeira, independentemente da sua dimensão e do tráfego que gerarem, sejam adequada e eficazmente servidas.

Por fim, procede-se à criação de um observatório de informação com o objectivo de permitir à Administração o conhecimento permanente do funcionamento destes tráfegos e a correcção de desvios ou lacunas que eventualmente se verifiquem.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas, assim como a Associação de Armadores da Marinha de Comércio.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto-lei regula o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias na cabotagem nacional.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente decreto-lei, entende-se por:

- a) «Cabotagem nacional» o transporte de passageiros e de mercadorias efectuado entre portos nacionais, abrangendo a cabotagem continental e a cabotagem insular;
- b) «Cabotagem continental» o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias realizado entre os portos do continente;
- c) «Cabotagem insular» o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias efectuado entre os portos do continente e os portos das Regiões Autónomas, e vice-versa, entre os portos das Regiões Autónomas e entre os portos das ilhas de cada uma das Regiões Autónomas.

Artigo 3.º

Transportes na cabotagem continental

O transporte de passageiros e de mercadorias na cabotagem continental é livre para armadores nacionais e comunitários com navios que arvoem pavilhão nacional ou de um Estado membro, desde que os navios preencham os requisitos necessários à sua admissão à cabotagem no Estado membro em que estejam registados.

Artigo 4.º

Transportes na cabotagem insular

1 — O transporte de passageiros e de mercadorias na cabotagem insular é livre para armadores nacionais e comunitários com navios que arvoem pavilhão nacional ou de um Estado membro, desde que os navios preencham todos os requisitos necessários à sua admissão à cabotagem no Estado membro em que estejam registados, sem prejuízo do disposto no artigo 5.º

2 — Aos navios de bandeira portuguesa aplica-se o regime previsto para os navios de registo convencional, designadamente no que respeita à constituição das tripulações, às remunerações mínimas previstas no acordo colectivo de trabalho e ao regime de segurança social e fiscal.

Artigo 5.º

Regime especial dos transportes regulares de carga geral ou contentorizada

1 — Os armadores nacionais e comunitários que efectuem transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o continente e as Regiões Autónomas devem ainda satisfazer, cumulativamente, as seguintes condições:

- a) Efectuar ligações semanais entre os portos do continente e os de cada uma das Regiões Autónomas em que operem e vice-versa;
- b) Cumprir itinerários previamente estabelecidos, respeitantes a portos do continente e de cada uma das Regiões Autónomas;
- c) Estabelecer itinerários que garantem uma escala quinzenal em todas as ilhas, com meios adequados;
- d) Garantir que o tempo de demora da expedição da carga entre a origem e o destino não ultrapassa sete dias úteis, salvo caso de força maior;

- e) Assegurar que a carga contentorizada seja sempre desconsolidada no porto de destino, salvo em casos devidamente justificados;
- f) Assegurar a continuidade do serviço pelo período mínimo de dois anos;
- g) Praticar, para cada Região Autónoma, o mesmo frete para a mesma mercadoria, independentemente do porto ou da ilha a que se destine;
- h) Utilizar navios de que sejam proprietários, locatários ou afretadores em casco nu;
- i) Utilizar navios com tripulação exclusivamente constituída por marítimos nacionais ou comunitários, salvo em circunstâncias especiais fundamentadas na insuficiência de marítimos nacionais ou comunitários para completar a tripulação de segurança, situações em que, com excepção do comandante e do imediato, pode ser admitida a utilização de marítimos de terceiros países;
- j) Garantir a todos os tripulantes remunerações nunca inferiores às remunerações mínimas publicadas no *Boletim do Trabalho e Emprego* e a aplicação do regime de segurança social e fiscal vigente no Estado de pavilhão para os seus nacionais.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, os armadores nacionais e comunitários podem assegurar a cabotagem insular, através do recurso à subcontratação, desde que obtenham previamente autorização das entidades competentes.

3 — Os armadores interessados em efectuar os transportes a que se refere o presente artigo carecem de autorização do Instituto Portuário dos Transportes Marítimos (IPTM), com vista a verificar se as condições em que pretendem operar estão em conformidade com as disposições do presente decreto-lei e a garantir que os serviços às diversas ilhas das Regiões Autónomas são prestados de forma não discriminatória e sem perturbações graves de tráfego ou de mercado.

Artigo 6.º

Transportes sujeitos a autorização especial

1 — A realização de transportes que não satisfaçam qualquer das condições previstas nos artigos 3.º, 4.º e 5.º carece de autorização especial do IPTM.

2 — O pedido de autorização para a realização de transportes a que se refere o número anterior deve ser fundamentado e acompanhado da seguinte informação:

- a) Identificação do armador e do carregador/recebedor;
- b) Nome, bandeira, porte e arqueação do navio a utilizar;
- c) Indicação dos portos de origem e de destino e das datas previstas para o início e fim das viagens;
- d) Identificação das mercadorias e das quantidades a transportar, se aplicável;
- e) Elementos comprovativos da indisponibilidade de navio com acesso à cabotagem nacional para o transporte em causa, caso o transporte se enquadre nos artigos 3.º e 4.º;
- f) Elementos comprovativos de consulta efectuada aos armadores autorizados a efectuar transporte

de carga geral ou contentorizada na cabotagem insular, caso o transporte se enquadre no artigo 5.º

3 — As autorizações concedidas devem ser comunicadas ao requerente e às autoridades marítimas e aduaneiras envolvidas para fins de fiscalização, no âmbito das respectivas competências.

Artigo 7.º

Informação

1 — Cabe ao IPTM recolher toda a informação no âmbito da cabotagem nacional de forma a:

- a) Acompanhar as condições de realização dos transportes efectuados na cabotagem nacional, verificando o seu ajustamento às disposições do presente decreto-lei;
- b) Avaliar o cumprimento das obrigações de serviço público previstas no artigo 5.º e sugerir a aprovação de medidas que, sendo ajustadas às condições de oferta existentes no mercado, se revelem necessárias para assegurar o normal e regular abastecimento de todas as ilhas das Regiões Autónomas;
- c) Identificar a existência de situações de perturbação grave do mercado e sugerir as medidas adequadas para a sua correcção;
- d) Elaborar relatórios anuais da actividade desenvolvida ou com a periodicidade que as circunstâncias o aconselhem.

2 — Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, compete ao IPTM adoptar as medidas propostas pelo observatório de informação no âmbito das competências que a este são atribuídas pelo artigo 8.º

3 — Tendo em vista o cumprimento dos objectivos definidos no número anterior, os armadores que pratiquem a cabotagem nacional são obrigados a manter o IPTM permanentemente informado das operações de transporte que efectuem, sem prejuízo do direito à confidencialidade ou à reserva de informação inerente à sua gestão comercial.

Artigo 8.º

Observatório de informação

1 — Para efeitos de avaliação do previsto nas alíneas a) a c) do n.º 1 do artigo anterior, é criado um observatório de informação, que funciona no âmbito do IPTM, presidido pelo respectivo presidente ou por quem o substitua, com representantes das Regiões Autónomas, a indigitar pelos respectivos órgãos de governo.

2 — Ao observatório de informação compete:

- a) Avaliar o cumprimento das condições previstas nas alíneas a) a c) do n.º 1 do artigo anterior;
- b) Propor as medidas consideradas necessárias, conforme previsto na alínea b) do artigo anterior;
- c) Emitir parecer sobre todas as questões que lhe forem colocadas;
- d) Elaborar relatórios anuais da actividade desenvolvida ou com a periodicidade que as circunstâncias o aconselhem.

3 — Para efeitos do disposto nas alíneas a) a c) do número anterior, o observatório de informação, através

do seu presidente, pode consultar a Associação de Armadores da Marinha de Comércio ou armador sujeito às regras fixadas no artigo 5.º

4 — O observatório de informação reúne ordinariamente uma vez por semestre e extraordinariamente quando convocado pelo seu presidente, por sua iniciativa ou mediante solicitação de um dos representantes das Regiões Autónomas.

Artigo 9.º

Contra-ordenações

1 — Constitui contra-ordenação, punível com coima, qualquer infracção ao disposto no presente decreto-lei e como tal tipificada nos artigos seguintes.

2 — A negligência e a tentativa são puníveis.

3 — É aplicável às contra-ordenações previstas no presente decreto-lei o regime geral do ilícito de mera ordenação social, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com a redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 1 de Setembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro.

Artigo 10.º

Não cumprimento das condições estabelecidas para os transportes regulares de carga geral ou contentorizada na cabotagem insular

1 — O não cumprimento das condições estabelecidas na prestação de transportes regulares de carga geral ou contentorizada na cabotagem insular, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 5.º, é punível com coima de montante mínimo de € 1000 e máximo de € 3740.

2 — O montante máximo referido no número anterior é elevado para € 44 500 no caso de infracções praticadas por pessoas colectivas.

Artigo 11.º

Realização de transportes de carga geral ou contentorizada na cabotagem insular sem autorização

1 — O transporte de carga geral ou contentorizada na cabotagem insular sem a necessária autorização prévia, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 5.º, é punível com coima de montante mínimo de € 2000 e máximo de € 3740.

2 — O montante máximo referido no número anterior é elevado para € 44 500 no caso de infracções praticadas por pessoas colectivas.

Artigo 12.º

Transportes efectuados sem autorização especial

1 — O transporte no âmbito da cabotagem nacional sem autorização especial, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 6.º, é punível com coima de montante mínimo de € 2000 e máximo de € 3740.

2 — O montante máximo referido no número anterior é elevado para € 44 500 no caso de infracções praticadas por pessoas colectivas.

Artigo 13.º

Dever de informar

1 — A violação do dever de informação estabelecido no n.º 3 do artigo 7.º é punível com coima no montante mínimo de € 250 e máximo de € 1250.

2 — O montante máximo referido no número anterior é elevado para € 5000 no caso de infracções praticadas por pessoas colectivas.

Artigo 14.º

Competência sancionatória

1 — Compete ao IPTM assegurar o cumprimento do disposto no presente decreto-lei, bem como o processamento das contra-ordenações, cabendo ao presidente do IPTM a aplicação das respectivas coimas, sem prejuízo do disposto no artigo 16.º

2 — O montante das coimas aplicadas reverte em 40 % para o IPTM e em 60 % para o Estado.

Artigo 15.º

Disposição transitória

Os armadores que, à data da entrada em vigor do presente decreto-lei, já efectuem transportes de carga geral ou contentorizada entre o continente e as Regiões Autónomas e que não preencham os requisitos nele previstos dispõem de um período de 180 dias para adequarem a sua actividade à satisfação desses requisitos.

Artigo 16.º

Aplicação do diploma nas Regiões Autónomas

A aplicação do presente diploma aos transportes efectuados exclusivamente entre portos das ilhas de cada Região Autónoma não prejudica as competências dos órgãos de governo próprio, sendo a sua execução assegurada pelos respectivos Governos Regionais.

Artigo 17.º

Disposição revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 194/98, de 10 de Julho, e o artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 331/99, de 20 de Agosto.

Artigo 18.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 24 de Novembro de 2005. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Luís Filipe Marques Amado* — *Alberto Bernardes Costa* — *Francisco Carlos da Graça Nunes Correia* — *Mário Lino Soares Correia*.

Promulgado em 19 de Dezembro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 19 de Dezembro de 2005.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

MINISTÉRIO DA SAÚDE

Decreto-Lei n.º 8/2006

de 4 de Janeiro

O Decreto-Lei n.º 110/2001, de 6 de Abril, ao transpor para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 98/53/CE, da Comissão, de 16 de Julho, fixa os métodos de colheita de amostras e os métodos de análise para o controlo oficial dos teores de aflatoxinas nos géneros alimentícios.

Por seu turno, o Decreto-Lei n.º 72-J/2003, de 14 de Abril, transpôs para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2002/26/CE, da Comissão, de 13 de Março, que fixa os métodos de colheita de amostras e de análise para o controlo oficial do teor de ocratoxina A nos géneros alimentícios.

Considerando o disposto no Regulamento (CE) n.º 466/2001, da Comissão, de 8 de Março, que estabeleceu os teores máximos de certos contaminantes presentes nos géneros alimentícios, foi adoptada a Directiva n.º 2004/43/CE, da Comissão, de 13 de Abril. Esta directiva veio alterar aquelas duas directivas no que diz respeito aos métodos de colheita de amostras e de análise para o controlo oficial dos teores de aflatoxina e de ocratoxina A nos géneros alimentícios quando destinados a lactentes e crianças jovens.

O seu principal objectivo é permitir a transmissão e interpretação uniformes dos resultados analíticos obtidos, a fim de se assegurar uma abordagem de execução harmonizada em toda a União Europeia. Cabe referir que as disposições em matéria de interpretação são aplicáveis ao resultado analítico obtido na amostragem para o controlo oficial.

Consequentemente, é imperativo proceder à transposição da Directiva n.º 2004/43/CE para a ordem jurídica nacional pelo presente decreto-lei.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2004/43/CE, da Comissão, de 13 de Abril, que altera as Directivas n.ºs 98/53/CE e 2002/26/CE no que diz respeito aos métodos de colheita de amostras e de análise para o controlo oficial dos teores de aflatoxina e de ocratoxina A nos géneros alimentícios destinados a lactentes e crianças jovens.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 110/2001, de 6 de Abril

Os anexos I e II do Decreto-Lei n.º 110/2001, de 6 de Abril, na última redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 133/2004, de 3 de Junho, são alterados em conformidade com o anexo I do presente decreto-lei, que dele faz parte integrante.