

iv) Os acordos operacionais a estabelecer entre o IFE2020 e as entidades selecionadas para gestão dos subfundos retalhistas;

v) Os orçamentos anuais e as respetivas alterações ou revisões;

vi) Os documentos de prestação de contas apresentados;

vii) A estratégia e o programa de comunicação do IFE2020;

viii) O lançamento de novas fases do IFE2020, bem como a avaliação do seu desempenho;

b) Analisar e estabelecer orientações estratégicas e recomendações operacionais relativas ao desempenho do IFE2020 e dos subfundos retalhistas, tomando em consideração os objetivos estabelecidos nos programas operacionais financiadores e a estratégia de investimento do IFE2020;

c) Deliberar, em articulação com as autoridades de gestão dos programas operacionais financiadores, sobre aumentos e reduções do capital do IFE2020 e dos subfundos retalhistas;

d) Designar o auditor do IFE2020;

e) Aprovar a versão final dos acordos de financiamento celebrados entre as autoridades de gestão dos programas operacionais financiadores e o IFE2020.

7 — Estabelecer que as despesas inerentes ao funcionamento e às atividades de gestão, que sejam consideradas elegíveis, são asseguradas pelo IFE2020, sendo declarados os respetivos custos e taxas de gestão no âmbito das operações aprovadas para a constituição ou reforço do Fundo nos programas operacionais regionais e no Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos.

8 — Estabelecer que o prazo de duração do IFE2020 coincide com o período de vigência do Portugal 2020, incluindo o período necessário ao encerramento definitivo de contas, à apresentação do relatório final e ao integral cumprimento das obrigações decorrentes dos compromissos assumidos no cumprimento da sua missão.

9 — Determinar que a presente resolução produz efeitos a partir da data da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 23 de julho de 2015. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Decreto-Lei n.º 137/2015

de 30 de julho

O Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, regulou o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias na cabotagem marítima, adequando o quadro legal nacional aos princípios consagrados na ordem jurídica comunitária consignados no Regulamento (CEE) n.º 3577/92, do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, assente no princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima).

Atenta a existência no ordenamento jurídico nacional de dois registos de navios — o Registo Convencional e o Registo Internacional de Navios da Madeira, adiante designado MAR —, o legislador determinou, em 2006, que nas operações de cabotagem insular se aplicasse aos navios

de bandeira nacional, sejam de registo convencional ou de registo MAR, o regime legal do registo convencional, no que tange à constituição das tripulações, às remunerações mínimas previstas no acordo coletivo de trabalho e ao regime de segurança social e fiscal. A aplicação do regime legal do MAR — que corresponde ao regime da zona franca da Madeira, conforme dispõe o artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de março, que criou o MAR — à cabotagem insular nas matérias mencionadas foi então excluída pelo n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro.

Deste modo, na cabotagem insular, ao contrário do que sucede na cabotagem continental, é atualmente sempre aplicável, seja qual for o registo dos navios de bandeira portuguesa, o regime legal do registo convencional no que tange à constituição das tripulações, às remunerações mínimas previstas no acordo coletivo de trabalho e ao regime de segurança social e fiscal e não o regime legal correspondente ao regime dos navios de cada um dos pavilhões nacionais.

Importa referir que tanto os navios de registo convencional como os de registo MAR arvoram a bandeira portuguesa e que o MAR goza de estatuto igual ao designado registo convencional, conforme resulta da Comunicação C (2004) 43 da Comissão, de 17 de janeiro de 2004, «Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos», que veio reconhecer expressamente o MAR como registo de Estado-Membro em igualdade de circunstâncias com os demais registos principais.

Nesta conformidade e tendo em vista a não discriminação dos navios registados no MAR que pretendam fazer a cabotagem insular e no âmbito da prossecução dos princípios da livre prestação de serviços, circulação de pessoas e bens e de acesso à atividade, o presente decreto-lei procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, no sentido de permitir que no mercado da cabotagem insular os navios registados no MAR possam beneficiar na íntegra do seu regime legal, revogando-se, consequentemente, o n.º 2 do artigo 4.º deste diploma.

O presente decreto-lei torna assim possível que, no mercado da cabotagem insular, os armadores com navios registados no MAR beneficiem na íntegra do seu regime legal, no que respeita à constituição das tripulações, às remunerações mínimas previstas no acordo coletivo de trabalho e ao regime de segurança social e fiscal, o qual se afigura mais vantajoso e competitivo.

Importa ainda referir que, no quadro legal vigente e que se mantém inalterado de apoios nacionais à Marinha de Comércio Nacional, a aplicação do regime legal do registo MAR determina a impossibilidade de obtenção de incentivos ou auxílios a conceder pelo Estado português.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas e 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

Objeto

O presente decreto-lei procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, eliminando a aplicação obrigatória a todos os navios de bandeira portuguesa que façam transporte de passageiros e mercadorias

na cabotagem insular do regime previsto para os navios de registo convencional, no que respeita à constituição das tripulações, às remunerações mínimas previstas no acordo coletivo de trabalho e ao regime de segurança social e fiscal.

Artigo 2.º

Norma revogatória

É revogado o n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de junho de 2015. — *Pedro Passos Coelho* — *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque* — *Rui Manuel Parente Chancerelle de Machete* — *António Manuel Coelho da Costa Moura* — *Sérgio Paulo Lopes da Silva Monteiro* — *José Diogo Santiago de Albuquerque*.

Promulgado em 26 de julho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 28 de julho de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Decreto-Lei n.º 138/2015

de 30 de julho

A Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, aprovou o regime de certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios do sistema ferroviário, e transpôs a Diretiva n.º 2007/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade.

A Diretiva n.º 2014/82/UE, da Comissão, de 24 de junho de 2014, alterou a Diretiva n.º 2007/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, no que respeita aos conhecimentos profissionais gerais, aos requisitos médicos e aos requisitos relativos à carta de maquinista, alteração que teve em consideração duas ordens de razões.

Em primeiro lugar, o facto de o anexo II da Diretiva n.º 2007/59/CE conter uma disposição segundo a qual a visão dos dois olhos não tem de ser efetiva se a pessoa tiver uma adaptação adequada e suficiente experiência de compensação e tiver perdido a visão binocular apenas depois de ter iniciado funções, disposição esta que contraria os outros requisitos nesta matéria constantes do mesmo anexo, podendo, por isso, pôr em risco o alto nível de segurança das operações ferroviárias.

Em segundo lugar, a circunstância de determinados requisitos estabelecidos nos anexos IV e VI da Diretiva n.º 2007/59/CE, relativos à carta e ao certificado de maquinista não serem claros, o que leva à aplicação divergente nos Estados-Membros e, em última análise, compromete a introdução, na União Europeia, de um sistema harmonizado de licenciamento dos maquinistas.

Nesta conformidade, importa proceder à transposição para o direito interno português da Diretiva n.º 2014/82/UE, da Comissão, de 24 de junho de 2014, a fim de ser evitada qualquer discrepância.

O presente diploma foi publicado na Separata do *Boletim do Trabalho e Emprego* n.º 8, de 28 de maio de 2015.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma procede à primeira alteração à Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2014/82/UE, da Comissão, de 24 de junho de 2014, que altera a Diretiva n.º 2007/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, no que respeita aos conhecimentos profissionais gerais, aos requisitos médicos e aos requisitos relativos à carta de maquinista.

Artigo 2.º

Alteração aos anexos I, III e V à Lei n.º 16/2011, de 3 de maio

Os anexos I, III e V à Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, são alterados de acordo com a redação constante do anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no primeiro dia útil seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado no Conselho de Ministros de 2 de julho de 2015. — *Pedro Passos Coelho* — *António de Magalhães Pires de Lima* — *Fernando Serra Leal da Costa* — *Luís Pedro Russo da Mota Soares*.

Promulgado em 26 de julho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 28 de julho de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO

(a que se refere o artigo 2.º)

«ANEXO I

(a que se referem os artigos 6.º, 7.º, 14.º, 15.º, 26.º e 44.º)

Requisitos mínimos para a saúde e boa condição física

- A.1 [...].
- A.2 [...].
- A.4 [...].
- A.4.1 [...].
- A.4.2 [...].

i) Os requisitos gerais em matéria de visão, são:

Acuidade visual à distância, assistida ou não: 0,8; mínimo de 0,3 para o olho com pior acuidade;

Lentes de correção máximas: hipermetropia +5/miopia -8. O médico do trabalho pode permitir valores diferentes em casos excecionais, depois de parecer de um oftalmologista;