

Édito n.º 356/2012

Faz-se público que, nos termos e para os efeitos do Artigo 19.º do Regulamento de Licenças para Instalações Elétricas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 26 852, de 30 de julho de 1936, com redação dada pela Portaria n.º 344/89, de 13 de maio, estará patente na secretaria da Câmara Municipal de Batalha, e na Direção Regional da Economia do Centro, Rua Câmara Pestana n.º 74, 3030-163 Coimbra, todos os dias úteis, durante as horas de expediente, pelo prazo de quinze dias, a contar da publicação destes éditos no “Diário da República”, o projeto apresentado pela EDP Distribuição-Energia, S. A., Direção de Rede e Clientes Tejo, para o estabelecimento de linha aérea a 30 KV com 3619,72 m de apoio 12 LAT para PTD BTL 18 em Vale de Ourém a PTD BTL 51 (remodelação); Casal de Lobos, freguesia de São Mamede, concelho de Batalha, a que se refere o Processo n.º 0161/10/4/110.

Todas as reclamações contra a aprovação deste projeto deverão ser presentes nesta Direção Regional ou na Secretaria daquela Câmara Municipal, dentro do citado prazo.

8 de maio de 2012. — O Diretor Regional, *Francisco Braga*.
306173004

Édito n.º 357/2012

Faz-se público que, nos termos e para os efeitos do Artigo 19.º do Regulamento de Licenças para Instalações Elétricas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 26 852, de 30 de julho de 1936, com redação dada pela Portaria n.º 344/89, de 13 de maio, estará patente nas secretarias das Câmaras Municipais de Covilhã e Fundão, e na Direção Regional da Economia do Centro, Rua Câmara Pestana n.º 74, 3030-163 Coimbra, todos os dias úteis, durante as horas de expediente, pelo prazo de quinze dias, a contar da publicação destes éditos no “Diário da República”, o projeto apresentado pela EDP Distribuição-Energia, S. A., Direção de Projeto e Construção/Departamento Redes AT/MT, para o estabelecimento de Linha Aérea Ferro — Fundão II a 60 KV com 8539 m de SE de Ferro (REN) a SE de Fundão (troço a licenciar entre apoio 11 e a SE de Fundão com 5799m); freguesias de Ferro, Tortosendo, Alcaria e Fundão, concelhos de Covilhã e Fundão, a que se refere o Processo n.º 0161/5/4/851.

Todas as reclamações contra a aprovação deste projeto deverão ser presentes nesta Direção Regional ou nas secretarias daquelas Câmaras Municipais, dentro do citado prazo.

17 de maio de 2012. — O Diretor Regional, *Francisco Braga*.
306172957

Édito n.º 358/2012

Faz-se público que, nos termos e para os efeitos do Artigo 19.º do Regulamento de Licenças para Instalações Elétricas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 26 852, de 30 de julho de 1936, com redação dada pela Portaria n.º 344/89, de 13 de maio, estará patente na secretaria da Câmara Municipal de Viseu, e na Direção Regional da Economia do Centro, Rua Câmara Pestana n.º 74, 3030-163 Coimbra, todos os dias úteis, durante as horas de expediente, pelo prazo de quinze dias, a contar da publicação destes éditos no “Diário da República”, o projeto apresentado pela EDP Distribuição-Energia, S. A., Direção de Rede e Clientes Mondego, para o estabelecimento de linha aérea a 15 KV com 800,73 m de apoio 21 LAT para PTD 245 VIS em Silvares a PTD 854 VIS; PT 854 tipo AS de 100 kVA; Rede BT; em Silvares de Silgueiros, freguesia de Silgueiros, concelho de Viseu, a que se refere o Processo n.º 0161/18/23/1764.

Todas as reclamações contra a aprovação deste projeto deverão ser presentes nesta Direção Regional ou na secretaria daquela Câmara Municipal, dentro do citado prazo.

28 de maio de 2012. — O Diretor Regional, *Francisco Braga*.
306172973

Direção Regional da Economia do Alentejo**Édito n.º 359/2012****Processo EPU n.º 12350**

Faz-se público que, nos termos e para os efeitos do artigo 19.º do Regulamento de Licenças para Instalações Elétricas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 26 852, de 30 de julho de 1936, com redação dada pela Portaria n.º 344/89, de 13 de maio, estará patente na Secretaria da Câmara Municipal de Elvas e nesta Direção Regional, sita em Zona Industrial de Almeirim, 18, 7005-639 Évora, com o telefone 266750450,

fax 266743530, e-mail dre.alentejo@dreal.min-economia.pt, todos os dias úteis, durante as horas de expediente, pelo prazo de quinze dias, a contar da publicação deste édito no “Diário da República”, o projeto apresentado pela EDP Distribuição-Energia, SA — Direção de Rede e Clientes Tejo, para o estabelecimento de Linha aérea de MT a 30 kV (N.º 1207 L3 0537), com 483,16 metros, com origem no Apoio n.º 2 da linha de MT a 30 kV p/ PT ELV 0393 D — Horta Manuel Alves e término no PT ELV 0521 D; PT do tipo aéreo-A11 com 250 kVA/30 kV e rede de Baixa Tensão — Horta do Vale de Águias, freguesia de Barbacena, concelho de Elvas, a que se refere o processo mencionado em epígrafe.

Todas as reclamações contra a aprovação deste projeto deverão ser presentes nesta Direção Regional da Economia ou na Secretaria daquele Município, dentro do citado prazo.

2012-05-18. — O Diretor de Serviços de Energia, *Raul Mateus*.
306172146

Instituto da Construção e do Imobiliário, I. P.**Despacho (extrato) n.º 8211/2012**

Nos termos do disposto na alínea b) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 37.º da Lei n.º 12-A/2008, de 27 de fevereiro, conjugado com o n.º 3 do artigo 17.º da Lei n.º 59/2008, de 11 de setembro, torna-se público que foi autorizada a consolidação definitiva da mobilidade de Luísa de Jesus Rego Moura Cabede na categoria de Assistente Operacional, da carreira de Assistente Operacional, nos termos dos números 2 a 4 do artigo 64.º da Lei n.º 12-A/2008, de 27 de fevereiro, na redação dada pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, tendo, na sequência disso, sido celebrado contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado, com efeitos a 15 de maio de 2012.

A referida trabalhadora ocupará um posto de trabalho no mapa de pessoal do Instituto da Construção e do Imobiliário, I. P., sendo mantida a mesma carreira e posição remuneratória detida na situação jurídico-funcional do organismo de origem, na Inspeção-Geral das Obras Públicas Transportes e Comunicações, ou seja, na carreira de Assistente Operacional, categoria de Assistente Operacional, entre a 3.ª e 4.ª posição remuneratória e entre o 3 e 4 nível remuneratório da tabela remuneratória única.

6 de junho de 2012. — O Vice-Presidente do Conselho Diretivo, *Fernando José Oliveira Silva*.

206172105

Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P.**Regulamento n.º 227/2012****Regulamento relativo à conceção e aos processos de autorização de construção e entrada em serviço de instalações por cabo para o transporte de pessoas**

O Decreto-Lei n.º 313/2002, de 23 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 143/2004, de 11 de junho, define o regime aplicável à construção, colocação em serviço, exploração e respetiva fiscalização técnica das instalações por cabo para o transporte de pessoas.

Pela Deliberação n.º 981/2003, de 12 de junho, do Conselho de Administração do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, foi aprovado o Regulamento sobre a Construção, Entrada em Serviço e Exploração de Funiculares, denominado Regulamento Funiculares, procedendo à regulamentação do referido decreto-lei.

Este regulamento especifica um núcleo obrigatório de prescrições e de procedimentos aplicáveis aos funiculares, deixando por regulamentar outras instalações por cabo, nomeadamente, os teleféricos e os telesquis.

Para além da ausência de regulamentação que incidisse sobre teleféricos e telesquis, os cerca de sete anos decorridos após a aprovação do citado Regulamento Funiculares, permitiram detetar algumas insuficiências. De facto, este regulamento, em certos requisitos, é demasiado restritivo para determinado tipo de funiculares, designadamente os mais tradicionais, com condutor embarcado, o que coloca sérios entraves à concretização de novos projetos, sem que tal se justifique.

Acresce ainda que, em determinados aspetos, o Regulamento Funiculares é mais restritivo do que as normas europeias desenvolvidas pelo Comité Europeu de Normalização (CEN), que foram elaboradas por dezenas de peritos ao longo de mais de uma década de trabalhos, embora só tivessem sido publicadas após a aprovação daquele regulamento.

Torna-se agora necessário, a elaboração de regulamentação que incida sobre os teleféricos e os telesquis, harmonizando alguns requisitos do Regulamento Funiculares com as normas europeias desenvolvidas pelo CEN, bem como, alterar alguns requisitos do referido regulamento, distinguindo entre as exigências para os sistemas automáticos sem condutor, vulgarmente designados pela sigla APM — Automatic People Mover, e as exigências para os funiculares tradicionais.

Assim, ao abrigo do disposto no artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 313/2002, de 23 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 143/2004, de 11 de junho e do Decreto-Lei n.º 147/2007, de 27 de abril, o Conselho Diretivo do IMTT, I. P., ouvidas as entidades diretamente interessadas, deliberou em reunião realizada no dia 24 de maio de 2012, aprovar o Regulamento relativo à conceção e aos processos de autorização de construção e entrada em serviço de instalações por cabo para o transporte de pessoas, constantes do Anexo à presente deliberação e que dela faz parte integrante.

24 de maio de 2012. — O Presidente do Conselho Diretivo, *Carlos do Maio Correia*.

ANEXO

Regulamento relativo à conceção e aos processos de autorização de construção e entrada em serviço de instalações por cabo para o transporte de pessoas

CAPÍTULO I

Conceção de instalações por cabo para o transporte de pessoas

SECÇÃO I

Objeto e especificações técnicas

Artigo 1.º

Objeto

O presente capítulo define as normas técnicas aplicáveis à conceção de instalações por cabo para o transporte de pessoas.

Artigo 2.º

Especificações técnicas

1 — Devem ser observadas as especificações técnicas constantes do presente Regulamento, conformes com as normas europeias harmonizadas aplicáveis às instalações por cabo para o transporte de pessoas, devendo, para os aspetos omissos neste Regulamento, ser consideradas aquelas normas.

2 — A observância das especificações técnicas deve ser demonstrada através de documentação a apresentar ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.) no âmbito do processo para obtenção da autorização de construção.

3 — No caso de o dono da obra considerar que determinado requisito constante do presente Regulamento não é adaptável ao projeto em causa, deve apresentar ao IMT, I. P. a respetiva fundamentação, demonstrando a manutenção de um adequado nível de segurança, podendo o IMT, I. P., após apreciação, validar aquela pretensão sem restrições, ou fixar medidas alternativas que assegurem níveis de segurança equivalentes.

SECÇÃO II

Teleféricos e telesquis

Artigo 3.º

Conceção de teleféricos e telesquis

1 — A conceção de teleféricos e de telesquis deve cumprir os requisitos constantes das normas europeias harmonizadas no âmbito da execução da Diretiva n.º 2000/9/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de março, que sejam aplicáveis a este tipo de instalações.

2 — São admissíveis divergências quanto aos requisitos constantes das normas europeias, desde que seja apresentada justificação, no âmbito do processo para obtenção da autorização de construção, demonstrativa de que ficam garantidos níveis de segurança equivalentes.

SECÇÃO III

Funiculares e outras instalações

Artigo 4.º

Âmbito

A presente secção aplica-se aos funiculares e outras instalações cujos veículos são suportados por rodas ou por outros dispositivos de sustentação e deslocados por um ou mais cabos, de acordo com o estabelecido no Decreto-Lei n.º 313/2002, de 23 de dezembro.

SUBSECÇÃO I

Infraestrutura

Artigo 5.º

Vias de sustentação dos veículos

1 — Os perfis longitudinais e transversais e a superfície da via devem impedir, dentro do limite de velocidade autorizada, trepidações, vibrações ou acelerações suscetíveis de originar avarias na via, na estrutura de suporte, nos veículos ou incomodidade aos passageiros.

2 — As fundações da estrutura de suporte da linha do sistema devem ser concebidas de modo a que eventuais afundamentos sejam compatíveis com os valores expressos no projeto.

Artigo 6.º

Interdição do acesso

1 — O acesso de pessoas à via, por escalada ou outra forma não autorizada, deve ser impedido, através de vedação ou outros dispositivos adequados, no caso de os veículos não disporem de condutor ou agente a bordo com funções de controlo/segurança da circulação.

2 — A vedação referida no número anterior deve ter uma altura mínima de 1,80 m, exceto fora das localidades em que a altura mínima deve ser de 1,20 m.

3 — Todas as portas de acesso localizadas na vedação referida no n.º 1 devem possuir as seguintes características:

- a) Estar equipadas com dispositivos de segurança que, após a sua abertura, imobilizem automaticamente a instalação e impeçam o retomar da exploração;
- b) Não abrir para o interior da via;
- c) Permitam a sua abertura sem necessidade de chave, a partir do interior, mesmo que se encontrem fechadas, caso se destinem à evacuação da instalação.

4 — Para as restantes instalações, o IMT, I. P. pode determinar a adoção de medidas para limitação do acesso de pessoas à via se, no decurso da sua atividade fiscalizadora, considerar que tais medidas são essenciais para garantir um adequado nível de segurança.

Artigo 7.º

Caminho lateral de evacuação

Ao longo de todo o comprimento de cada via deve existir um caminho pedonal que permita o acesso às gares, com as seguintes características:

- a) Largura mínima de 0,60 m;
- b) Altura livre mínima de 2,00 m;
- c) Situar-se, pelo menos, para além de 0,10 m do gabarito cinemático dos veículos;
- d) Iluminado no período noturno;
- e) Dispor de um corrimão contínuo em todo o comprimento, do lado oposto ao eixo da via, caso exista risco de queda lateral de uma altura superior a 0,50 m;
- f) Guarda, com altura mínima de 1,80 m, caso exista risco de queda lateral de uma altura superior a 1,00 m, ou caso os declives dos terrenos adjacentes sejam superiores a 60 %, e com altura mínima de 1,10 m nos restantes casos;
- g) Dispor de um corrimão e de áreas de descanso, sempre que o caminho possua degraus;
- h) Piso com aderência adequada.

Artigo 8.º

Distâncias mínimas relativamente a edifícios não pertencentes à instalação

1 — A distância mínima a observar entre edifícios não pertencentes à instalação e o gabarito cinemático deve ser de 2,00 m.

2 — Tratando-se de hospitais ou estabelecimentos similares, escolas, escritórios ou edifícios destinados a habitação, a distância prevista no número anterior é elevada para 4,00 m.

3 — O IMT, I. P. pode determinar o aumento das distâncias referidas, em determinados pontos da instalação, quando motivos de segurança o justificarem.

4 — Considera-se como gabarito cinemático a envolvente das posições mais desfavoráveis que podem ocupar os veículos, tendo em consideração os seguintes fatores:

- a) Folgas, desgastes e tolerâncias dos veículos;
- b) Componentes de guiamento e sustentação da infraestrutura;
- c) Deslocamentos laterais devidos às forças transversais próprias do movimento.

5 — Estão excluídas da definição do número anterior situações anómalas, designadamente ruturas de peças ou descarrilamentos.

Artigo 9.º

Distância entre gabaritos cinemáticos de veículos e obstáculos fixos

1 — Não dispo de janelas suscetíveis de abertura pelos passageiros, a distância mínima a observar é de 0,10 m:

- a) Entre os gabaritos cinemáticos dos veículos que circulem em duas vias adjacentes;
- b) Entre os gabaritos cinemáticos dos veículos e obstáculos fixos pertencentes à instalação, exceto tratando-se de componentes da via, de cabos e respetivos dispositivos de suporte e guiamento ou de dispositivos de acoplamento e desacoplamento de veículos.

2 — Dispo de janelas suscetíveis de abertura pelos passageiros, ou tratando-se de veículos abertos, a distância mínima referida no número anterior deve ser:

- a) 0,20 m, no caso de janelas cuja abertura seja igual ou inferior a 0,20 m, desde que a extremidade inferior da abertura esteja, pelo menos, a uma altura de 1,80 m do piso do veículo;
- b) 0,50 m, no caso de janelas cuja abertura seja igual ou inferior a 0,20 m, desde que a extremidade inferior da abertura esteja a uma altura igual ou superior a 1,50 m do piso do veículo, mas inferior a 1,80 m;
- c) 1,00 m, nos restantes casos.

3 — A distância horizontal entre a extremidade da plataforma e o veículo, nos locais de entrada e saída de passageiros, não deve ser superior a:

- a) 0,05 m, no caso de a exploração se processar com condutor ou agente a bordo com funções de controlo/segurança da circulação ou agentes de exploração nas gares;
- b) 0,035 m, no caso de a exploração se processar sem condutor ou agente a bordo com funções de controlo/segurança da circulação ou agentes de exploração nas gares.

4 — Nas gares, em áreas reservadas ao pessoal, deve existir uma distância mínima de 0,50 m ao gabarito cinemático dos veículos, garantindo-se também uma altura livre de, pelo menos, 2,00 m.

Artigo 10.º

Altura da estrutura de suporte da via

1 — Para qualquer ponto da estrutura de suporte da via do funicular, a altura relativamente a outra via atravessada resulta das disposições legais ou regulamentares aplicáveis ao tipo de via em causa, devendo os dispositivos de sinalização e proteção que sejam necessários, respeitar também as disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

2 — Não é permitida a utilização de passagens de nível para atravessamentos de vias rodoviárias, no caso de os veículos não disporem de condutor ou agente a bordo com funções de controlo/segurança da circulação, sendo nas restantes situações os atravessamentos permitidos, desde que, com recurso a sistemas adequados de sinalização.

3 — No caso de os pilares da estrutura de suporte da via do funicular estarem implantados na via pública ou a menos de 2,00 m de uma via rodoviária, devem os mesmos possuir uma proteção especial.

SUBSECÇÃO II

Cabos

Artigo 11.º

Tensão

Os dispositivos de regulação da tensão dos cabos devem possuir indicadores que permitam comparar o valor da tensão existente com os valores máximo e mínimo admissíveis.

Artigo 12.º

Entraçamento

Quando, em sistemas de circuito fechado, o entraçamento dos cabos não seja realizado pelo respetivo fabricante, o dono da obra deve indicar ao IMT, I. P. a entidade escolhida para realizar tal operação.

Artigo 13.º

Suporte e guiamento

1 — O dimensionamento das roldanas e outros dispositivos para suporte e guiamento de cabos, bem como as características das suas superfícies de contacto com os mesmos, devem corresponder aos diâmetros, características de operação e demais características dos cabos utilizados.

2 — Os dispositivos destinados ao suporte e guiamento dos cabos devem permitir a sua passagem no sentido longitudinal, através de movimento de rotação sempre livre durante a exploração.

3 — A instalação deve ser equipada com dispositivos que permitam a deteção automática de cabos descarrilados e, nesse caso, originem uma paragem de emergência do sistema.

4 — Sempre que não seja possível eliminar todos os riscos de descarrilamento, a instalação deve ser dotada de dispositivos de retenção do cabo que não comprometam a segurança da instalação.

5 — É admissível que o cabo de tração não esteja em contacto com os dispositivos destinados ao suporte e guiamento dos cabos, desde que:

- a) O cabo de tração esteja em linha reta com o plano na secção de via em causa;
- b) A velocidade da instalação não seja superior a 5,0 m/s;
- c) Os veículos sejam acompanhados por um condutor ou agente a bordo com funções de controlo/segurança da circulação;
- d) A instalação disponha de dispositivos de monitorização que parem automaticamente a instalação, no caso de o cabo de tração estar numa posição incorreta relativamente aos dispositivos de suporte e guiamento.

6 — Nas situações não englobadas no número anterior, não é admissível que o cabo de tração não contacte com os dispositivos de suporte e guiamento, em condições normais de operação, exceto no exato momento de passagem dos veículos.

SUBSECÇÃO III

Acionamento e frenagem

Artigo 14.º

Acionamento

1 — Os motores e os dispositivos de transmissão devem, em quaisquer frequências de circulação e condições de carga dos veículos, permitir todos os valores do binário motor e de velocidade exigidos pelas características da via e pelas necessidades de exploração.

2 — Para a realização de inspeções deve ser possível a operação da instalação à velocidade de, aproximadamente, 0,3 m/s.

3 — As vibrações produzidas pelos equipamentos de acionamento devem ser adequadamente dissipadas por amortecedores que evitem a sua transmissão aos edifícios.

4 — Devem existir dispositivos de deteção de anomalias que atuem automaticamente, quando:

- a) As temperaturas de funcionamento dos equipamentos de acionamento ultrapassem os valores-limite indicados pelo fabricante;
- b) Os sistemas elétricos ou eletrónicos de comando e controlo dos equipamentos de acionamento apresentem falhas.

Artigo 15.º

Frenagem

1 — Sempre que o risco de rutura do cabo de tração seja diminuto, a instalação deve possuir na estação motriz, no mínimo, os seguintes tipos de freios:

- a) «Freio de serviço ou dinâmico» freio mecânico instalado na estação motriz que permite parar a instalação em condições normais de exploração, mantendo-a imobilizada;
- b) «Freio de emergência» freio destinado a garantir a paragem da instalação e a mantê-la imóvel, em caso de anomalia dos outros sistemas de frenagem.

2 — Nos restantes casos, deve existir freio a bordo dos veículos, para além dos tipos de freio mencionados no número anterior.

3 — No caso de os veículos não disporem de condutor ou agente a bordo com funções de controlo/segurança da circulação, é necessário, ainda:

a) A existência de um freio para paragem em estações, destinado à imobilização dos veículos através de dispositivos mecânicos que atuem sobre o próprio veículo ou sobre o tambor principal de acionamento, devendo a sua atuação, que pode ser manual, provocar o corte da energia fornecida ao motor de acionamento;

b) A existência de dispositivos que transmitam automaticamente ao sistema de controlo e supervisão de veículos ATP (Automatic Train Protection), referido na alínea a) do n.º 1 do artigo 32.º do presente Regulamento, informação sobre o estado de acionamento do freio de emergência e do freio para paragem em estações.

4 — A conceção dos freios deve cumprir as disposições constantes das normas europeias EN 12929-1 e EN 13223, ou disposições equivalentes emanadas pelos órgãos competentes da União Europeia, sendo admissíveis divergências quanto aos requisitos constantes das normas europeias, desde que seja apresentada justificação junto do IMT, I. P., demonstrativa de que ficam garantidos níveis de segurança equivalentes.

Artigo 16.º

Velocidade e acelerações máximas

1 — A velocidade máxima de operação não pode exceder 12 m/s.

2 — A velocidade máxima na entrada das estações ou na passagem por estações deve ser limitada a 1,0 m/s, no caso de:

a) Os veículos não disporem de condutor ou agente a bordo com funções de controlo/segurança da circulação e;

b) As plataformas não possuírem barreiras de segurança, tal como referidas no n.º 3 do artigo 18.º do presente Regulamento e;

c) Os passageiros que aguardam a chegada do veículo poderem aceder às plataformas.

3 — A aceleração transversal máxima não compensada não pode exceder 0,65 m/s².

4 — Em condições normais de frenagem, a desaceleração média na distância percorrida durante a frenagem, não deve exceder 2 m/s².

5 — No caso de os ensaios realizados demonstrarem que o cabo de tração está permanentemente em contacto com os dispositivos de suporte e guiamento e que não há risco de os veículos embaterem contra as estruturas de suporte da via, são permitidas desacelerações até 2,5 m/s² quando:

a) Existir uma avaria no equipamento de ajuste ou controlo dos freios;

b) Não seja possível ajustar o freio de emergência com o veículo a realizar trajeto de subida;

c) Os freios de serviço e de emergência sejam acionados em simultâneo.

6 — A fixação dos valores referidos nos números anteriores deve ter em consideração os seguintes fatores:

a) A segurança face ao risco de descarrilamento;

b) A suavidade de operação e a comodidade dos passageiros ao longo do percurso;

c) O comportamento dinâmico dos cabos e seus elementos de suporte e guiamento;

d) O comportamento dos veículos e o funcionamento dos respetivos dispositivos de fixação aos cabos;

e) A utilização de sistemas de frenagem dinâmica, na qual a energia cinética do movimento possa ser dissipada em calor durante as frenagens.

SUBSECÇÃO IV

Alimentação alternativa de energia

Artigo 17.º

Fonte autónoma de energia

Não existindo possibilidade de alimentação da instalação através de circuitos públicos alternativos, deve ser prevista uma fonte autónoma de energia que assegure funções vitais em caso de falha do fornecimento de energia, designadamente as necessárias:

a) À evacuação da instalação;

b) À iluminação de emergência nas estações, nomeadamente nas plataformas de embarque, escadas, corredores, entradas e saídas das estações, bem como nos veículos e nos caminhos laterais de evacuação;

c) Ao funcionamento de sistemas de videovigilância;

d) Ao funcionamento de sistemas de comunicação áudio;

e) Ao funcionamento de sistemas de alarme contra intrusão e incêndios;

f) Ao funcionamento dos sistemas ATP, ATO e ATS, este de forma ininterrupta, previstos no artigo 32.º do presente Regulamento.

SUBSECÇÃO V

Estações

Artigo 18.º

Gares

1 — A diferença de nível entre as plataformas de embarque e os pisos dos veículos não deve exceder 0,03 m, no caso de os veículos não disporem de condutor ou agente a bordo com funções de controlo/segurança da circulação.

2 — A pendente dos pisos das gares não deve ser superior a 10 %, sendo necessário a instalação de degraus, caso seja imprescindível um declive superior.

3 — Nos casos em que a exploração se processe sem condutor ou agente a bordo com funções de controlo/segurança da circulação ou agentes de exploração nas gares, estas devem ser isoladas das vias através de barreiras de segurança, processando-se a paragem dos veículos em pontos determinados, nos quais devem existir portas deslizantes automáticas com abertura e fecho sincronizados com a abertura e fecho das portas dos veículos.

4 — A medida da abertura total das portas referidas no número anterior deve ser, pelo menos, 0,15 m superior à medida da abertura das portas dos veículos, permitindo uma tolerância de 0,07 m para desvios do local de paragem, sendo em qualquer caso assegurada a impossibilidade de arranque dos veículos enquanto se mantiverem as portas abertas.

5 — A fim de ser evitado o risco de um passageiro ficar preso entre o veículo e a porta deslizante, a distância horizontal entre a porta do veículo e a porta deslizante fechada não pode exceder 0,12 m, desde o piso da plataforma até 1,80 m de altura.

6 — Caso não seja possível cumprir os valores referidos no número anterior, devem ser instalados dispositivos adequados de monitorização destas áreas.

7 — Os corredores e passagens para passageiros, bem como as áreas de trabalho do pessoal, devem possuir, em geral, uma altura livre mínima de 2,50 m, livre de obstáculos.

8 — Nas áreas destinadas a trabalhos de manutenção sob os veículos e nos cruzamentos entre corredores e passagens para funcionários, é suficiente uma altura livre mínima de 2,00 m, livre de obstáculos, desde que os elementos estruturais estejam devidamente assinalados.

9 — A largura dos corredores e passagens destinados aos passageiros deve estar adaptada à capacidade de transporte da instalação, sendo 1,25 m o valor mínimo, exceto nos pontos de controlo de bilhetes.

10 — A largura dos corredores e passagens destinadas exclusivamente ao pessoal ao serviço da instalação não deve ser inferior a 0,60 m.

11 — As gares, de forma a permitir a movimentação de pessoas com mobilidade reduzida, devem apresentar, exceto quando condições técnicas ou de exploração não o permitam, as seguintes características adicionais:

a) O piso deve ser plano ou com declive inferior a 5 % e ser do tipo antiderrapante;

b) As rampas devem ter um declive de 6,5 %, não podendo ser ultrapassado o valor máximo de 8 %, devendo existir áreas de descanso de, pelo menos, 1,50 m em cada 10,00 m de extensão;

c) As mudanças de direção só devem ter lugar nas áreas planas;

d) Não devem existir degraus nem desníveis superiores a 0,02 m;

e) O valor mencionado na alínea anterior pode ser de 0,04 m, no caso de o desnível não ser abrupto;

f) Os locais para controlo de acessos devem ter, pelo menos, 0,90 m de largura.

Artigo 19.º

Disposições de segurança em estações

1 — Entre as cabinas dos veículos e as plataformas de embarque não deve, em nenhuma circunstância, existir diferença de potencial elétrico.

2 — Nos locais com desnível superior a 1,00 m relativamente à superfície adjacente e em locais cujos terrenos adjacentes tenham um declive superior a 60 %, os corredores, passagens e galerias devem possuir proteções rígidas, devendo, nas áreas destinadas a passageiros, estas proteções também prevenir a queda de crianças.

3 — Nos locais em que não seja possível colocar as proteções mencionadas no número anterior, nomeadamente nas plataformas das estações, as extremidades devem ser devidamente assinaladas.

4 — No caso de a instalação operar sem condutor ou agente a bordo com funções de controlo/segurança da circulação e sem agentes de exploração nas gares, deve ser possível aceder à instalação em menos de 30 minutos, em caso de acidente ou incidente.

Artigo 20.º

Vigilância e sistemas de comunicações

1 — Deve ser assegurada a vigilância permanente das estações, através da presença de agentes de exploração ou do funcionamento de circuitos fechados de televisão transmitindo para o posto de comando.

2 — Nas estações guarnecidas em permanência com um agente de exploração, este deve poder:

- a) Comunicar com o posto de comando através de uma rede por fio ou rádio;
- b) Receber chamadas telefónicas;
- c) Dispor de um sistema que permita a difusão de mensagens aos passageiros que se encontrem na estação.

3 — Nas estações sem agente de exploração, o público deve poder entrar em contacto com o posto de comando em caso de urgência, através de, pelo menos, um microfone em cada gare.

Artigo 21.º

Imobilização de veículos

As estações terminais devem possuir amortecedores de choque dimensionados para imobilizar um veículo que circule a uma velocidade de 1 m/s, com a carga máxima, considerando as disposições do artigo 25.º do presente Regulamento.

SUBSECÇÃO VI

Veículos

Artigo 22.º

Características gerais

1 — Os veículos devem dispor da possibilidade de elevação individual para efeitos de carrilamento e manutenção.

2 — Em função das características da instalação e, em especial, dos riscos de colisão, os veículos devem possuir adequada resistência aos choques.

3 — Os veículos devem apresentar uma numeração individual identificativa, colocada em locais visíveis, no interior e no exterior dos mesmos.

4 — A impossibilidade de arranque dos veículos durante a entrada e saída de passageiros deve ser garantida através da instalação de dispositivos adequados.

Artigo 23.º

Alimentação elétrica

1 — Os veículos devem estar equipados com:

- a) Dispositivo para ligação permanente a um circuito de terra, mediante acoplamento que previna interrupções;
- b) Sistema de baterias e respetivo equipamento de carga que, em caso de falha da alimentação externa, permitam o funcionamento durante, pelo menos, 30 minutos do seguinte equipamento:
 - i) Ventiladores do ar interior;
 - ii) Comandos;
 - iii) Detetores de incêndio;
 - iv) Sistema para transmissão de avisos aos passageiros e microfones;
 - v) Circuito de emergência de iluminação interna;
 - vi) Monitores de videovigilância dos circuitos fechados de televisão;
 - vii) Controladores lógicos com funções de segurança.

2 — O sistema deve provocar um alarme na central de comando da instalação quando exista uma bateria com carga inferior a um determinado valor-limite ou uma avaria no sistema de carga.

Artigo 24.º

Fixações desacopláveis aos cabos

Os veículos equipados com fixações desacopláveis aos cabos de tração devem possuir, pelo menos, duas fixações, redundantes entre si, que

previnam o risco de aberturas e ou o seu deslizamento sobre os cabos nas condições de exploração mais desfavoráveis, designadamente, de carga, inclinação, lubrificação, variação do diâmetro ou deformação do cabo.

Artigo 25.º

Cargas

1 — O cálculo das cargas dos veículos deve ter como pressupostos a área em metros quadrados de superfície acessível aos passageiros em pé e a ocupação dos lugares sentados, de acordo com os seguintes valores:

- a) 75 kg de peso médio para cada passageiro sentado;
- b) 450 kg/m² para a superfície acessível aos passageiros em pé;
- c) 350 kg/m² para a superfície acessível aos passageiros em pé, no caso de a carga ser controlada através de dispositivos específicos.

2 — O número de lugares sentados, lugares de pé e carga máxima útil devem ser afixados de forma visível no interior dos veículos.

3 — Não existindo possibilidade de controlar o acesso dos passageiros durante o embarque, através da presença de agentes ou do funcionamento de circuitos fechados de televisão, deve existir nos veículos um dispositivo que impeça o seu arranque, no caso de ser ultrapassada a carga máxima admissível.

Artigo 26.º

Cabinas

1 — As cabinas devem ser concebidas e equipadas de modo a preservar os passageiros do perigo de quedas, quando viagem em condições e posições normais, e ainda dispor de condições mínimas de segurança para os mesmos em qualquer circunstância.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, os assentos devem ser fixados solidamente à caixa, devendo a respetiva estrutura ser suficientemente rígida para resistir eficazmente aos impulsos dos passageiros, e possuir pegas e suportes adequadamente repartidos pelo espaço disponível, quando se possa viajar de pé.

3 — Em cada veículo deve existir um espaço reservado para uma cadeira de rodas, com dispositivos que impeçam o seu movimento durante o transporte, no caso de a instalação estar preparada para transportar pessoas com mobilidade reduzida, de acordo com as especificações constantes do n.º 11 do artigo 18.º do presente Regulamento.

Artigo 27.º

Portas e janelas das cabinas

1 — As dimensões das portas das cabinas devem permitir uma fácil movimentação dos passageiros, designadamente em situações de evacuação quando os veículos se encontrem fora das gares.

2 — As portas de acesso dos passageiros devem apresentar as seguintes características:

- a) Resistência a aberturas forçadas em andamento;
- b) Fecho e abertura automatizados;
- c) Força de fecho que não exceda 150 N, nos últimos 0,15 m do movimento de fecho;
- d) Dispositivos que impeçam o início de marcha do veículo antes do seu completo encerramento;
- e) Avisos sonoros de fecho;
- f) Dispositivos que impeçam o seu fecho quando seja detetado um corpo estranho com espessura superior a 0,03 m;
- g) Juntas de borracha nas ombreiras que eliminem pontos suscetíveis de entalar os passageiros durante o movimento de abertura das portas;
- h) Batentes macios;
- i) Mecanismos de acionamento e de controlo encerrados em espaço não acessível aos passageiros;
- j) Mecanismos que permitam a sua abertura manual, tanto pelo exterior como pelo interior, em caso de emergência.

3 — Os mecanismos referidos na alínea j) do número anterior devem estar sinalizados com avisos de utilização exclusiva em caso de emergência, e provocar, quando acionados, uma indicação de alarme.

4 — O controlo do fecho das portas deve estar ativo durante todo o trajeto.

5 — A abertura das portas durante o trajeto deve provocar a paragem imediata da instalação.

6 — Os vidros das portas e janelas, bem como outros colocados no interior de compartimentos, designadamente, divisórias ou quadros de publicidade, devem possuir uma espessura mínima de 0,006 m, ser de tipo temperado e laminado e estar a uma distância mínima de 1,10 m relativamente ao solo.

7 — Os vidros das janelas designadas como saídas de emergência devem ser de tipo temperado.

8 — As janelas de emergência devem:

- a) Poder ser abertas com facilidade e rapidez do interior e do exterior do veículo por meio de um dispositivo adequado;
- b) Ser de vidro de segurança facilmente quebrável, excluindo-se a possibilidade de serem utilizados vidros laminados ou matérias plásticas, devendo junto de cada janela de emergência existir um dispositivo que permita a quebra do vidro de segurança por uma pessoa que se encontre no interior do veículo.

Artigo 28.º

Iluminação

1 — Os veículos devem apresentar uma adequada iluminação exterior em cada extremo, podendo o IMT, I. P., e quando as condições da infraestrutura o justifiquem, estabelecer formas de iluminação mais eficientes.

2 — Ao nível interior, deve existir iluminação adequada às condições de exploração e de evacuação.

Artigo 29.º

Segurança contra incêndios

1 — Os materiais a utilizar devem garantir uma adequada resistência ao fogo e baixa emissão de fumos.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, são referência, as disposições constantes dos projetos de especificações técnicas europeias da série 45545.

3 — Os veículos devem estar equipados com detetores de fumos que desencadeiem um alarme em caso de incêndio.

4 — No interior dos veículos deve ser colocado, em local acessível e devidamente sinalizado, pelo menos, um extintor de incêndio portátil por cada compartimento dos veículos.

5 — Os extintores de incêndios podem estar protegidos contra roubo ou vandalismo, nomeadamente localizados num armário interior fechado ou protegidos por vidro quebrável, desde que a sua localização seja claramente indicada e estejam acessíveis meios que permitam retirá-los com facilidade do sistema protetor, em situações de emergência.

6 — No caso de veículos com condutor ou agente a bordo com funções de controlo/segurança da circulação, este deve dispor junto de si, de um dispositivo de extinção de incêndios.

7 — No caso de veículos sem condutor ou agente a bordo com funções de controlo/segurança da circulação e que transportem mais de 30 passageiros, é necessário que possuam um meio de extinção de incêndios que se acione automaticamente.

8 — No interior dos veículos deve estar afixado, em local bem visível, sinalização de proibição de fumar e foguear.

Artigo 30.º

Vigilância e sistemas de comunicações

1 — A transmissão de mensagens aos passageiros a partir do posto de comando deve ser assegurada por uma instalação sonora existente nos veículos.

2 — Não existindo nos veículos condutor ou agente a bordo com funções de controlo/segurança da circulação, devem os mesmos dispor de:

- a) Um microfone que permita aos passageiros o contacto com o posto de comando em situações de emergência;
- b) Câmaras de videovigilância transmitindo para o posto de comando, que permitam a visualização permanente das portas das cabinas;
- c) Dispositivo de monitorização que pare automaticamente a instalação no caso de presença de obstáculos à circulação do veículo.

Artigo 31.º

Habitabilidade

Deve ser assegurada a renovação do ar no interior dos veículos, de modo a assegurar condições adequadas de habitabilidade para os passageiros, incluindo o período de espera para evacuação dos veículos, em caso de interrupção geral da exploração.

SUBSECÇÃO VII

Controlo e supervisão automática da circulação dos veículos

Artigo 32.º

Funções

1 — Nas instalações cujos veículos não disponham de condutor ou agente a bordo com funções de controlo/segurança da circulação, devem ser previstos sistemas de elevada fiabilidade que permitam, ao

nível do controlo e supervisão automática da circulação dos veículos, as seguintes funções:

- a) Função ATP (Automatic Train Protection);
- b) Função ATO (Automatic Train Operation);
- c) Função ATS (Automatic Train Supervision).

2 — Todos os sinais correspondentes à função ATP (Automatic Train Protection) devem ser de segurança intrínseca (fail-safe) ou redundantes, sendo continuamente transmitido para o exterior do veículo um sinal vital, indicando que todas as condições existentes no mesmo permitem uma operação segura.

3 — Devem, ainda, ser transmitidos a partir do veículo sinais indicadores:

- a) De portas das estações e dos veículos preparadas;
- b) De veículo pronto para partir;
- c) Da posição de cada veículo ao longo do seu percurso.

4 — A função ATO (Automatic Train Operation) deve, pelo menos, permitir:

- a) A programação da lei de paragens nas estações;
- b) O comando do funcionamento das portas dos veículos e das estações.

5 — A função ATS (Automatic Train Supervision) deve, pelo menos, permitir:

- a) A monitorização do funcionamento e a atuação dos sistemas de alarme face a situações perigosas, devendo esta última ser objeto de registo permanente;
- b) O registo de dados de funcionamento e dos alarmes;
- c) A monitorização do posicionamento dos veículos ao longo do seu percurso.

SUBSECÇÃO VIII

Posto de comando

Artigo 33.º

Localização e áreas funcionais

1 — O posto de comando deve localizar-se preferencialmente na estação motriz e ser dotado de consola na qual os dispositivos de comando e sinalização se encontrem agrupados por áreas, designadamente:

- a) Área do estado da instalação e diagnóstico de avarias;
- b) Área do comando manual da instalação;
- c) Área dos alarmes;
- d) Área dos monitores de videovigilância nos veículos e estações;
- e) Área das comunicações áudio para veículos e estações e das comunicações telefónicas com o exterior.

2 — Os funcionários devem poder, a partir do posto de comando, difundir informações e avisos gerais ao conjunto das estações e dos veículos, devendo ainda estar ligados à rede pública telefónica e aos centros operacionais mais próximos de forças de segurança e entidades de proteção civil.

3 — A área do comando manual da instalação deve permitir, no caso de falha do controlo e supervisão automática da circulação de veículos, o controlo manual da sua circulação.

4 — O controlo manual da circulação dos veículos deve possibilitar, pelo menos, as seguintes atuações:

- a) Cortes e restabelecimentos de energia;
- b) Atuação dos freios da instalação, incluindo os de emergência;
- c) Movimentação dos veículos em ambas as direções;
- d) Controlo da velocidade para realização de inspeções.

CAPÍTULO II

Processo de autorização de construção e entrada em serviço de instalações por cabo para o transporte de pessoas

SECÇÃO I

Objeto e pedido de autorização de construção de instalações

Artigo 34.º

Objeto

O presente capítulo define os procedimentos aplicáveis à construção, entrada em serviço e exploração de instalações por cabo para o transporte de pessoas.

Artigo 35.º

Pedido de autorização de construção

1 — O dono da obra deve apresentar ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.) pedido de autorização de construção da instalação, acompanhado dos seguintes elementos:

- a) Projeto da instalação;
- b) Declaração de verificação da conformidade do projeto com os requisitos essenciais definidos no anexo I do Decreto-Lei n.º 313/2002, de 23 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 143/2004, de 11 de junho;
- c) Análise e relatório de segurança;
- d) Declarações CE de conformidade relativas aos subsistemas e componentes de segurança.

2 — Os elementos referidos nas alíneas b) e c) do número anterior devem ser elaborados de acordo com o disposto no referido decreto-lei, e com as exigências técnicas do presente Regulamento.

Artigo 36.º

Projeto da instalação

1 — O projeto da instalação a apresentar ao IMT, I. P. deve conter, pelo menos, os seguintes elementos:

- a) Memória descritiva;
- b) Estudo técnico;
- c) Desenhos e esquemas;
- d) Manuais de operação e de manutenção;
- e) Plano de ensaios e verificações.

2 — O projeto deve, ainda, incluir um cronograma provisional para a execução dos trabalhos.

3 — Todos os elementos mencionados nos números anteriores devem estar redigidos em língua portuguesa, identificados, datados e assinados.

Artigo 37.º

Memória descritiva

1 — Da memória descritiva que acompanha o projeto da instalação devem constar os seguintes documentos:

- a) Justificação da necessidade da instalação;
- b) Descrição detalhada da instalação, nomeadamente, infraestrutura e subsistemas e componentes de segurança;

2 — O documento referido na alínea b) do número anterior deve incluir instruções técnicas relativas aos cabos, designadamente:

- a) Ao metal dos fios, no que se refere à composição, elaboração, receção ou ensaios, à constituição das almas, ao processo de homologação dos cabos e ao entrançamento das suas extremidades;
- b) À montagem e à geometria dos componentes de propulsão com os quais contacta;
- c) Ao funcionamento, através de uma tensão normal de trabalho aplicada por intermédio de dispositivo que permita a regulação dessa tensão;
- d) À inspeção, incluindo a periodicidade das verificações e os critérios para avaliação do estado dos cabos e sua substituição;
- e) À lubrificação, nomeadamente, periodicidade das operações e tipo de lubrificante a usar.

3 — O documento referido na alínea b) do n.º 1 deve apresentar justificação relativa à aplicação dos componentes de segurança.

Artigo 38.º

Estudo técnico da instalação

O estudo referido na alínea b) do n.º 1 do artigo 36.º deve conter, designadamente, os seguintes elementos:

- a) Estudo dos terrenos a ocupar e indicação da área geográfica abrangida;
- b) Cálculos técnicos.

Artigo 39.º

Estudo dos terrenos a ocupar

1 — O estudo referido na alínea a) do artigo anterior deve demonstrar que a escolha da localização da instalação e da respetiva zona de influência considerou adequadamente a necessidade de garantir que nenhum dos seus elementos é ameaçado por fatores naturais, garantindo a todo o momento a segurança da exploração.

2 — Existindo fatores naturais esporádicos que causem perigosidade, devem ser previstas as medidas de segurança a adotar, designadamente, a construção de muros de contenção ou outras proteções adequadas, ou ainda a colocação de sinalização.

3 — O estudo a que se refere o presente artigo inclui os estudos geológicos, geotécnicos e geofísicos necessários a um adequado conhecimento dos terrenos, considerando-se, designadamente:

- a) A estratigrafia do terreno;
- b) A possibilidade de aluimentos ou avalanches, com identificação de encostas ou massas de terra instáveis e risco de desprendimentos de rochas ou pedras;
- c) A capacidade de sustentação do terreno para as fundações;
- d) A caracterização meteorológica e climática da zona, incluindo a possibilidade de nevões, tempestades, inundações, a identificação de ventos dominantes e as suas velocidades;
- e) O risco de fenómenos sísmicos.

4 — Deve ser observada a legislação aplicável em matéria de avaliação de impacte ambiental.

Artigo 40.º

Cálculos técnicos

1 — Os cálculos referidos na alínea b) do artigo 38.º do presente Regulamento, devem demonstrar que a instalação cumpre as exigências técnicas de segurança, que os componentes utilizados são os adequados e que o comportamento previsível nas condições mais desfavoráveis de exploração não coloca em causa a sua segurança.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, os cálculos técnicos devem incluir, pelo menos, referências:

- a) Aos equipamentos de tensão dos cabos e aos equipamentos de acionamento, incluindo os motores, transmissões e caixas de engrenagens;
- b) Às infraestruturas elétricas de fornecimento de energia;
- c) Aos equipamentos de freio existentes, quer nos equipamentos de acionamento, quer nos veículos;
- d) Aos cabos, seus elementos de suporte e guiamento e sua aderência às polias e aos efeitos dinâmicos e esforços exercidos;
- e) À resistência das estruturas de construção civil e à resistência das estruturas dos veículos;
- f) Às cargas estáticas e dinâmicas dos veículos, considerando situações de carga máxima e posicionamento na mesma via ou em vias diferentes;
- g) Aos esforços longitudinais, de frenagem e de arranque de veículos em carga máxima.

3 — Tratando-se de pontes e viadutos, os cálculos técnicos devem ter em consideração:

- a) A pressão exercida pelo vento, designadamente:
 - i) A pressão nominal atingida sem a presença de veículos;
 - ii) A pressão nominal que o vento transversal, com direção horizontal normal ao eixo da via, ou o vento longitudinal, com direção paralela ao eixo da via, pode atingir com os veículos parados;
 - iii) A pressão máxima aplicável aos veículos em marcha, que determine a interrupção da circulação;
- b) As ocorrências originadas por variações de temperatura, em função dos locais e de circunstâncias próprias da respetiva montagem.

Artigo 41.º

Explicitação dos cálculos

Devem ser apresentados todos os elementos necessários à explicitação dos cálculos efetuados, designadamente:

- a) Apresentação dos critérios seguidos e demonstração completa das fórmulas quando não sejam as clássicas ou de uso frequente;
- b) Enunciação das hipóteses de carga tomadas como base para os cálculos;
- c) Indicação de valores intermédios quando os cálculos envolvam várias etapas;
- d) Inclusão de gráficos e diagramas que facilitem o seguimento dos cálculos ou o realce das condições mais desfavoráveis de carga para os diferentes elementos do sistema;
- e) Inclusão de desenhos que auxiliem a compreensão dos cálculos;
- f) Inclusão de quadros que resumam conjuntos de valores máximos e mínimos a ter em consideração, para cálculos a realizar posteriormente;
- g) Inclusão de demonstração de que os valores dos cálculos não ultrapassam determinados valores-limite.

Artigo 42.º

Desenhos e esquemas

1 — Devem ser incluídos no projeto, pelo menos, os seguintes documentos:

- a) Desenhos gerais;
- b) Desenhos de construção;
- c) Esquemas de circuitos.

2 — Os desenhos gerais a apresentar devem ser os seguintes:

- a) De situação, à escala 1:25 000 ou 1:50 000;
- b) Do conjunto da instalação, à escala 1:5000;
- c) Planta, à escala 1:2000;
- d) De perfil longitudinal, à escala 1:500, 1:1000 ou 1:2000;
- e) De zona de influência;
- f) Detalhes no caso de cruzamentos ou paralelismo com vias férreas, vias rodoviárias ou linhas elétricas, à escala de 1:50;
- g) De sinalização.

3 — Os desenhos de construção devem indicar as dimensões gerais e a especificação dos elementos resistentes, caracterizando adequadamente os elementos da instalação, designadamente:

- a) Infraestrutura e suas fundações;
- b) Motores de acionamento, fixações e tambores;
- c) Equipamentos de regulação da tensão dos cabos;
- d) Veículos e dispositivos de acionamento;
- e) Freios;
- f) Cabos e seus elementos de suporte e guiamento.

4 — Os esquemas de circuitos a apresentar devem ser os seguintes:

- a) Elétrico de força motriz, de iluminação e de ligação à terra;
- b) De controlo, de sinalização e de comando;
- c) De telecomunicações;
- d) De videovigilância;
- e) Hidráulicos e pneumáticos;
- f) Para deteção de descarrilamento de cabos.

Artigo 43.º

Manuais de operação e de manutenção

Os manuais a apresentar devem incluir a documentação elaborada pelos fabricantes relativa à operação, manutenção e vigilância em serviço da instalação, designadamente, a indispensável para a formação do pessoal.

Artigo 44.º

Plano de ensaios e verificações

1 — No plano de ensaios e verificações devem ser definidas as operações que permitam a demonstração da operação em segurança da instalação, em condições semelhantes às de exploração, quer relativamente à infraestrutura e aos subsistemas, quer relativamente aos componentes de segurança utilizados.

2 — O plano de ensaios e verificações deve prever a realização de operações que incidam, designadamente, sobre:

- a) O estado dos cabos e suas fixações;
- b) As roldanas e outros dispositivos para guiamento dos cabos, seus apoios e dispositivos de regulação da tensão dos cabos;
- c) A adequação do gabarito cinemático dos veículos a obstáculos, pertencentes ou não à instalação, durante todo o percurso e nas estações, considerando as condições mais desfavoráveis para a operação;
- d) A resistência ao deslizamento das fixações dos veículos aos cabos;
- e) O funcionamento dos equipamentos de telecomunicações e sinalização;
- f) O funcionamento dos componentes de segurança e dispositivos de monitorização;
- g) A eficiência de todos os freios, considerando as condições mais desfavoráveis para a operação;
- h) O funcionamento de todos os sistemas de acionamento, em todos os modos de operação e considerando as condições mais desfavoráveis para a operação;
- i) A operacionalidade e adequabilidade do equipamento para evacuação da instalação e resgate dos passageiros;
- j) O estado da estrutura de suporte da via, estações e respetivas fundações;
- k) O estado de pontes e viadutos;
- l) A estrutura, o leito e a cabina dos veículos, se necessário, recorrendo a ensaios destrutivos;

m) A garantia da imunidade a interferências externas dos equipamentos eletrónicos da instalação, bem como da não produção pelos mesmos de emissões eletromagnéticas que interfiram com dispositivos existentes ou causem danos, designadamente:

- i) Interferências com equipamentos de controlo de tráfego aéreo ou radares;
- ii) Interferências com equipamentos ferroviários, como sejam, sinalização, sistemas de comunicação por rádio ou sistemas de controlo de tráfego;
- iii) Interferências com redes públicas de comunicações;
- iv) Interferências com computadores, rádios e televisões;
- v) Corrosão em tubos, cabos, ou estruturas metálicas pertencentes à instalação ou a terceiros.

3 — O plano de ensaios e verificações deve prever ensaios finais integrados, a realizar depois de concluída a construção da instalação e antes do início da exploração, a fim de ser verificada a sua conformidade.

Artigo 45.º

Documentação adicional

O IMT, I. P. pode requerer documentação adicional ao projeto, quando a entenda necessária.

SECÇÃO II

Construção

SUBSECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 46.º

Enquadramento técnico e legal

A construção da instalação, incluindo a obra de construção civil, os veículos, os equipamentos mecânicos e elétricos, a montagem, a programação do sistema de regulação da circulação e a demonstração final de aptidão para a exploração, deve ser efetuada em conformidade com o projeto, as boas regras da arte e as disposições legais e regulamentares aplicáveis.

Artigo 47.º

Responsável técnico de construção

1 — O dono da obra deve designar um responsável técnico pela construção, com funções de direção e controlo da execução dos trabalhos.

2 — Deve ser dado conhecimento ao IMT, I. P. da designação referida no número anterior.

SUBSECÇÃO II

Ensaio, demonstração do sistema e documentação

Artigo 48.º

Ensaio e verificações

1 — O dono da obra deve assegurar o cumprimento do plano de ensaios e verificações, bem como a elaboração dos respetivos relatórios de realização.

2 — Os ensaios e verificações de materiais e de produtos, a realizar em fábrica ou em estaleiro, bem como os ensaios de equipamentos cuja eventual falha implique riscos para a segurança da exploração, a realizar em laboratório, devem observar as especificações europeias aplicáveis.

3 — Na ausência das especificações referidas no número anterior, devem ser definidos os critérios a aplicar, tendo em conta eventual experiência anterior.

4 — O IMT, I. P. deve ser informado da realização das operações previstas no plano de ensaios e verificações.

Artigo 49.º

Ensaio finais e demonstração do sistema

1 — Os ensaios finais, a realizar depois de concluída a construção da instalação e antes do início da sua exploração, não devem colocar em risco a segurança dos funcionários que neles participem.

2 — A demonstração do sistema deve ter uma duração não inferior a 50 horas de operação, com recurso ao acionamento principal, para todas as máquinas, automatismos e cabos, das quais 5 horas transportando a carga máxima, sendo no caso de instalações de pinça fixa, suficiente uma duração de 25 horas de operação, das quais 5 horas transportando a carga máxima.

3 — Os sistemas de acionamento auxiliares devem ser testados, durante, pelo menos, uma viagem completa.

4 — Em função dos resultados obtidos nos ensaios e verificações e das operações referidas nos números anteriores, o IMT, I. P. pode determinar a realização de um plano complementar de ensaios e verificações, de modo a possibilitar uma reavaliação da aptidão da instalação ao nível da segurança.

Artigo 50.º

Relatório final

1 — Os resultados obtidos em todos os ensaios anteriores à entrada em serviço da instalação devem constar de um relatório final que englobe, pelo menos, os respeitantes aos seguintes aspetos:

- a) Verificação e testes de funcionamento dos componentes individuais, sua operação em conjunto e no local da instalação;
- b) Testes de frenagem;
- c) Verificação do funcionamento dos dispositivos para monitorização da entrada e saída dos veículos nas estações;
- d) Verificação do funcionamento da instalação elétrica;
- e) Valores de referência para os componentes elétricos e mecânicos da instalação;
- f) Verificação do estado dos cabos e suas fixações, incluindo a verificação do deslizamento do cabo de tração na polia motriz;
- g) Dados relevantes sobre o ensaio final, nomeadamente, velocidade de operação, carga, número de horas de operação, eventuais incidentes, suas causas e retificações;
- h) Testes de evacuação da instalação e de resgate de passageiros;
- i) Medidas especificamente relacionadas com a segurança dos funcionários;
- j) Identificação das pessoas responsáveis pela demonstração do sistema e período de realização.

2 — O relatório final deve ser redigido em língua portuguesa, identificado, datado e assinado.

Artigo 51.º

Documentação a fornecer pelo construtor

1 — O dono da obra deve receber, da parte do construtor, pelo menos, a seguinte documentação:

- a) Projetos de construção e planos de montagem de toda a instalação;
- b) Instruções completas de operação;
- c) Manuais de manutenção, programas de inspeções e de verificações periódicas;
- d) Procedimentos básicos de exploração a respeitar.

2 — Toda a documentação referida no número anterior deve ser redigida em língua portuguesa, identificada, datada e assinada.

SECÇÃO III

Exploração das instalações

Artigo 52.º

Pedido de autorização para entrada em serviço

As entidades que pretendam proceder à exploração de instalações por cabo para o transporte de pessoas devem instruir o pedido de autorização para entrada em serviço com os seguintes documentos:

- a) Declaração emitida pelo dono da obra atestando que a mesma se encontra terminada de acordo com o projeto e que reúne condições para entrar em serviço com segurança;
- b) Documentos que atestem a conformidade da instalação com os requisitos essenciais previstos no Decreto-Lei n.º 313/2002, de 23 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 143/2004, de 11 de junho e com as exigências técnicas do presente Regulamento, emitidos pelas entidades que realizem a respetiva verificação;
- c) Análise e relatório de segurança respeitante à fase de entrada em serviço;
- d) Dossier técnico contendo o relatório final dos ensaios e verificações realizados;

e) Documentos que demonstrem o preenchimento dos requisitos da capacidade técnica e da cobertura da responsabilidade civil;

f) Demais autorizações ou aprovações exigidas por outras disposições legais ou regulamentares aplicáveis.

Artigo 53.º

Demonstração da capacidade técnica

1 — As entidades que pretendam proceder à exploração de instalações por cabo para o transporte de pessoas devem demonstrar, a todo o momento, capacidade técnica para a realização dessa exploração, com um adequado nível de segurança, disponibilidade e fiabilidade.

2 — Deve ser apresentado ao IMT, I.P. um manual de exploração, redigido em língua portuguesa, que demonstre a capacidade técnica referida no número anterior.

Artigo 54.º

Manual de Exploração

1 — O Manual de Exploração deve fixar as condições através das quais as entidades referidas no artigo anterior se propõem realizar a exploração e a manutenção da instalação, no respeito pela legislação em vigor, pelas boas práticas recomendadas pelos fabricantes e pela experiência.

2 — O documento referido no número anterior deve ser sujeito a atualizações regulares e versar, pelo menos, sobre as seguintes matérias:

- a) Instalação;
- b) Pessoal;
- c) Regimes de exploração;
- d) Manutenção e vigilância em serviço;
- e) Documentação relativa a cabos;
- f) Sistema de Gestão da Qualidade;
- g) Sistema de Gestão da Segurança;
- h) Registos de exploração e de reclamações.

Artigo 55.º

Instalação

1 — A instalação deve ser objeto de uma descrição integral, com particular detalhe para os elementos relevantes para a segurança, por imperativos de exploração, vigilância em serviço ou manutenção.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, a descrição da instalação deve conter, pelo menos, informação respeitante:

- a) À infraestrutura, referindo as vias e suas características, as velocidades admissíveis e as estações e suas características;
- b) Às partes da infraestrutura destinadas a alojar dispositivos de acionamento, de frenagem, de regulação da tensão dos cabos e de alimentação elétrica;
- c) Aos dispositivos de acionamento, de frenagem, de regulação da tensão dos cabos e de alimentação elétrica;
- d) Ao posto de comando e aos meios disponíveis para o controlo e comando da operação da instalação;
- e) Aos cabos e seus suportes e dispositivos de guiamento;
- f) Aos veículos e respetivas características;
- g) Aos dispositivos ou sistemas de segurança para vigilância e luta contra incêndios, embarcados ou existentes nas estações, incluindo os sistemas automáticos de deteção e controlo eventualmente existentes;
- h) À descrição técnica da fonte autónoma de energia ou a justificação da sua ausência.

Artigo 56.º

Pessoal

1 — O pessoal afeto à exploração da instalação, bem como as respetivas atribuições, competências, qualificações e formação, com maior grau de especificação, deve ser caracterizado, relativamente aos funcionários com funções relevantes para a segurança da exploração.

2 — O pessoal afeto à exploração deve ser suficiente para assegurar:

- a) As funções de condução dos veículos;
- b) A supervisão da exploração no posto de comando;
- c) A vigilância e a manutenção da instalação;
- d) O controlo e a vigilância das estações, sempre que tal seja necessário.

Artigo 57.º

Responsável técnico de exploração

1 — Deve ser designado um responsável técnico de exploração para toda a instalação, que responde pela operação da mesma em situações normais e excecionais, sendo tal designação comunicada ao IMT, I. P.

2 — O IMT, I. P. emite parecer quanto ao responsável técnico, devendo, para tal, a entidade interessada apresentar um processo que inclua os dados curriculares relevantes, ou outros que possam ser solicitados.

3 — Das atribuições do responsável técnico fazem parte, designadamente:

a) A utilização da instalação de acordo com a finalidade com que foi projetada e construída;

b) A adequada formação das pessoas responsáveis pela operação do sistema, designadamente, das que desempenhem funções relevantes para a segurança, sem prejuízo das disposições legais e regulamentares aplicáveis;

c) A implementação do Sistema de Gestão da Segurança referido no artigo 72.º do presente Regulamento;

d) A coordenação da utilização de meios e pessoal em situações de emergência;

e) O controlo da realização da vigilância em serviço, das intervenções de manutenção e dos ensaios previstos;

f) O controlo da realização das reparações de avarias ou anomalias em tempo útil, sem colocar em risco a segurança da exploração;

g) O controlo dos registos relativos à operação da instalação;

h) O controlo do cumprimento, por parte dos funcionários, dos procedimentos definidos e da regulamentação em vigor, designadamente, os relevantes para a segurança;

i) A coordenação da elaboração do relatório diário da circulação, que regista as situações anormais de exploração.

Artigo 58.º

Condução/Controlo da circulação

1 — Em cada instalação deve existir uma equipa de, pelo menos, dois funcionários com funções de condução e ou controlo da circulação.

2 — Os funcionários referidos no número anterior devem possuir capacidade profissional para a função, demonstrada ao IMT, I. P. nos termos do número seguinte, e dispor das competências necessárias para assegurar a exploração da instalação em segurança.

3 — A capacidade profissional dos funcionários referidos no n.º 1 deve ser demonstrada ao IMT, I. P. através de:

a) Ficha de aptidão médica que ateste a posse de capacidades físicas e psíquicas adequadas à função desempenhada, nos termos da Portaria n.º 1031/2002, de 10 de agosto;

b) Certificado de participação em ação de formação adequada, e aceite para esse efeito pelo IMT, I. P.;

c) Certificado de realização de estágio profissional com a duração de, pelo menos, um mês, durante o qual só pode exercer funções com acompanhamento direto e permanente do responsável técnico.

4 — Os funcionários a que se refere o presente artigo devem estar na posse de procedimentos escritos para atuação em caso de acidentes ou incidentes, além dos documentos técnicos e regulamentares relacionados com a operação da instalação.

Artigo 59.º

Exploração em condições normais

1 — Considera-se existir exploração em condições normais quando a instalação se encontre em perfeitas condições de operação e não seja necessária qualquer precaução especial para assegurar regular e continuamente o serviço.

2 — As entidades que pretendam proceder à exploração de instalações devem definir procedimentos aplicáveis à exploração em condições normais, estabelecendo as funções do pessoal envolvido.

3 — Diariamente, antes da abertura ao público ou da realização de trabalhos de manutenção, deve ser realizada uma viagem de teste, em vazio, isto é, sem transportar pessoas, sendo a abertura à exploração decidida após a conclusão, sem incidentes, daquela viagem.

4 — A utilização dos sistemas de comunicações pelos funcionários referidos no artigo anterior, por outros agentes da exploração ou por passageiros, deve ser adequadamente disciplinada, devendo a informação destinada a estes últimos ser afixada de forma visível e em local adequado.

Artigo 60.º

Exploração em condições excecionais

1 — Considera-se existir exploração em condições excecionais quando se verificarem situações de:

a) Acidentes, incidentes ou anomalias que afetem o acionamento, a frenagem ou os dispositivos de segurança;

b) Alterações à operacionalidade, durabilidade e segurança da instalação que impliquem riscos para a sua operação;

c) Adversidades provocadas por fenómenos naturais, relacionadas com a área de implantação da instalação ou com condições atmosféricas adversas.

2 — As entidades que pretendam proceder à exploração de instalações por cabo devem definir procedimentos aplicáveis à exploração em condições excecionais, estabelecendo:

a) As funções de todo o pessoal envolvido;

b) A identificação das situações que obrigam à interrupção geral da exploração;

c) As medidas a adotar em cada caso.

3 — Devem ser objeto de procedimentos específicos, as situações de:

a) Descarrilamento ou rutura de um cabo;

b) Veículos temporariamente privados dos seus dispositivos de comunicação ou de vigilância;

c) Paragens inesperadas da instalação e paragens de emergência provocadas pelo acionamento dos dispositivos de segurança.

4 — Nos casos previstos na alínea b) do número anterior, deve seguir a bordo dos veículos um agente dispo de meios de comunicação autónomos.

5 — Nos casos previstos na alínea c) do n.º 3, os dispositivos de segurança devem permitir prontamente a deteção das causas das paragens, só podendo ser retomada a exploração após indicação favorável do condutor/controlador da circulação.

Artigo 61.º

Acidentes e incidentes

1 — Para efeitos do disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo anterior, entende-se por:

a) «Acidente» um evento ou uma série de eventos de que resultem morte ou ferimentos graves ou danos significativos no material circulante, na infraestrutura ou no ambiente, e que tenham implicações ao nível da gestão da segurança;

b) «Incidente» qualquer ocorrência distinta do acidente que, associada à exploração do sistema, afete a respetiva segurança.

2 — Todos os acidentes e incidentes devem ser comunicados ao IMT, I. P.

Artigo 62.º

Atuação dos funcionários

1 — As entidades que pretendem proceder à exploração de instalações por cabo para o transporte de pessoas devem definir procedimentos para a atuação dos funcionários, relativamente aos regimes de exploração caracterizados nos artigos 59.º e 60.º do presente Regulamento.

2 — Os procedimentos referidos no número anterior devem versar, designadamente, sobre:

a) Articulação com as autoridades de segurança na vigilância da instalação e área envolvente;

b) Articulação com as entidades de proteção civil em operações de resposta a situações de emergência;

c) Prestação do serviço de transporte em circunstâncias especiais.

Artigo 63.º

Avarias graves

1 — No caso de serem detetadas, no decurso da exploração, avarias graves para a segurança da instalação, os procedimentos aplicáveis devem considerar:

a) A circulação dos veículos em velocidade reduzida até uma estação, se tal for possível;

b) O acionamento, pelo condutor ou controlador da circulação, do dispositivo de frenagem, se este não tiver sido acionado automaticamente.

2 — Os passageiros devem ser avisados da duração provável das paragens incidentais.

Artigo 64.º

Plano de Evacuação

1 — Todas as operações respeitantes à evacuação da instalação devem estar definidas no Plano de Evacuação.

2 — O Plano de Evacuação deve incluir informação, designadamente, sobre os seguintes aspetos:

- a) Duração estimada das operações de evacuação;
- b) Indicação dos lugares seguros para a receção dos passageiros e dos caminhos correspondentes;
- c) Definição do nível de prioridade a conceder aos diferentes tipos de passageiros;
- d) Número máximo de veículos que podem necessitar de ser evacuados, bem como de passageiros a resgatar;
- e) Definição dos métodos de evacuação a adotar para as diferentes secções da instalação;
- f) Indicação das alternativas de acesso aos veículos, no caso de os veículos não disporem de condutor ou agente a bordo com funções de segurança/controlo da circulação;
- g) Meios de comunicação para alertar o pessoal envolvido nas operações de evacuação e resgate, incluindo os contactos de entidades externas;
- h) Instalação de um posto de comando das operações de evacuação e respetivos meios de comunicação associados;
- i) Informação a transmitir aos passageiros;
- j) Constituição das equipas de evacuação e resgate, com indicação do equipamento afeto a cada equipa e respetivo lugar de armazenamento;
- k) Meio de deslocação de cada equipa até aos lugares a partir dos quais vão proceder à evacuação;
- l) Cronograma da missão de cada equipa, elaborado para a situação mais desfavorável;
- m) Síntese dos meios disponíveis quanto a pessoal e equipamento;
- n) Disposições para a verificação e o armazenamento dos equipamentos após a sua utilização.

3 — Os procedimentos indicados no Plano de Evacuação devem ser testados com regularidade, de modo a garantir a sua adequação, bem como a preparação do pessoal envolvido e a articulação com entidades externas, através da realização de um simulacro de situação de emergência.

Artigo 65.º

Manutenção e vigilância em serviço

A manutenção e a vigilância em serviço das instalações por cabo para o transporte de pessoas devem ser realizadas com base nos manuais de manutenção, dos quais constam, designadamente:

- a) As especificidades das operações a realizar aos cabos;
- b) As partes do sistema a limpar e a lubrificar;
- c) As regulações e as folgas a observar;
- d) A periodicidade das intervenções e a forma de registo das operações realizadas;
- e) A natureza e a frequência de substituição de peças e equipamentos relevantes para a segurança;
- f) As instruções pertinentes dos fabricantes.

Artigo 66.º

Ensaio e verificações periódicos

1 — Os manuais de manutenção devem definir os programas e a frequência dos ensaios e verificações periódicos a realizar na instalação.

2 — O conteúdo dos manuais de manutenção deve estar sintetizado num plano geral de manutenção, em formato de tabela, com indicação da periodicidade de realização de cada intervenção e remissão para as páginas dos manuais que contêm a descrição pormenorizada da intervenção em causa.

3 — Não dispo de entidades que pretendam proceder à exploração de instalações por cabo para o transporte de pessoas de funcionários com qualificação para determinados ensaios e verificações previstos, devem os mesmos ser realizados por entidade com reconhecida capacidade técnica, indicada previamente ao IMT, I. P.

Artigo 67.º

Inspeções e intervenções aos cabos

1 — Os manuais de manutenção devem definir, em particular, a periodicidade e os critérios a que obedecem as inspeções aos cabos, incluindo as inspeções visuais e ensaios não destrutivos, incluindo as inspeções magnéticas.

2 — Os ensaios não destrutivos devem ser realizados por entidades acreditadas pelo Instituto Português de Acreditação (IPAC), logo que esta entidade tenha disponível este serviço de acreditação.

3 — Tratando-se de entidades de outros países, as mesmas devem ser acreditadas por organismo equivalente ao IPAC ou reconhecidas pelas autoridades competentes do país onde estão sedeadas.

4 — A substituição de cabos deve ser realizada de acordo com critérios definidos pelo fabricante, tendo em conta o disposto no artigo 69.º do presente Regulamento.

5 — Devem ser mantidos, durante a vida útil dos cabos, os registos de cada inspeção ou intervenção efetuada.

Artigo 68.º

Ensaio e verificações de caráter excepcional

1 — Devem ser efetuados, previamente ao retomar da exploração, os ensaios e as verificações previstos nos manuais de manutenção, após:

- a) Uma interrupção geral da exploração provocada por motivos técnicos;
- b) A realização de reparações ou modificações na instalação com repercussões sobre a segurança da mesma;
- c) A substituição de um cabo ou de outro componente que implique a desmontagem daquele.

2 — A realização dos ensaios e verificações previstos no presente artigo, bem como os respetivos resultados, devem ser comunicados ao IMT, I. P.

Artigo 69.º

Documentação relativa a cabos

As entidades que pretendam proceder à exploração de instalações por cabo para o transporte de pessoas devem manter permanentemente disponíveis os certificados entregues pelo fabricante e todas as instruções relativas a cada cabo, designadamente, as respeitantes aos seguintes elementos:

- a) Manutenção e vigilância em serviço;
- b) Tipo, composição, diâmetros, constituição das almas, cargas de rutura, programas de visita e lubrificantes autorizados;
- c) Resultados dos ensaios aos fios e dos ensaios de receção;
- d) Diâmetros e raios de curvatura dos dispositivos de guiamento e apoio, cargas ou reações concentradas excecionais suportadas;
- e) Número de ruturas de fios exteriores que conduzem à colocação fora de serviço e comprimento de aferição das ruturas, ou outros critérios que impliquem a substituição;
- f) Ligações ou junta de enrançamento;
- g) Observações realizadas sobre as fixações, alongamentos em exploração e encurtamentos;
- h) Horas de utilização após entrada em serviço.

Artigo 70.º

Anomalias

1 — Todas as situações anómalas relativas aos cabos devem ser comunicadas de imediato ao IMT, I. P., bem como as medidas destinadas à correção das mesmas e os resultados da respetiva aplicação.

2 — Existindo fundadas dúvidas quanto à segurança da exploração, em virtude de uma situação anómala verificada que não possa ser adequadamente corrigida em tempo útil, o IMT, I. P. pode determinar a colocação do sistema fora de serviço até à realização com sucesso dos ensaios e verificações necessários, nos termos do disposto no artigo 68.º do presente Regulamento.

Artigo 71.º

Sistema de Gestão da Qualidade

1 — As entidades que pretendam proceder à exploração de instalações por cabo para o transporte de pessoas devem definir e implementar um Sistema de Gestão da Qualidade, contemplando os parâmetros que se propõem atingir nas diferentes áreas da atividade, designadamente, quanto ao nível de fiabilidade e disponibilidade do serviço.

2 — O sistema da qualidade referido no número anterior deve encontrar-se certificado de acordo com as normas NP EN ISO 9000, sendo indicada a planificação das ações com vista à obtenção de tal certificação, caso ainda não exista.

Artigo 72.º

Sistema de Gestão da Segurança

1 — As entidades que pretendam proceder à exploração de instalações por cabo para o transporte de pessoas devem definir e implementar um Sistema de Gestão da Segurança (SGS) de pessoas e bens, aplicável aos elementos que constituem a sua atividade, designadamente:

- a) Infraestrutura;
- b) Veículos;
- c) Equipamentos e dispositivos diversos;
- d) Edifícios.

2 — A aplicabilidade do SGS deve verificar-se em condições de exploração normais e excecionais, incluindo situações de emergência.

3 — O SGS deve encontrar-se certificado de acordo com a Norma Portuguesa NP 4397 relativa a Sistemas de gestão da segurança e saúde do trabalho, ou com a especificação OHSAS 18001, sendo indicada a planificação das ações com vista à obtenção de tal certificação, caso ainda não exista.

4 — Depois de iniciada a exploração, o IMT, I. P. aprova as modificações a introduzir no SGS, podendo ainda propor alterações ao mesmo.

Artigo 73.º

Plano e relatório anuais

1 — Os objetivos e as atividades a desenvolver no âmbito da segurança, designadamente, formação e realização de simulacros e respetiva calendarização, bem como a identificação do responsável pela sua implementação, devem constar de um plano anual.

2 — Ao IMT, I. P. deve ser apresentado, anualmente, um relatório sobre o desempenho da segurança que inclui, designadamente:

- Os registos gerados nas atividades de monitorização, auditoria e investigações de acidentes ou incidentes;
- As modificações introduzidas no SGS;
- O ponto de situação sobre o estado da realização do plano anual.

Artigo 74.º

Registos de exploração e de reclamações

1 — As entidades que pretendam proceder à exploração de instalações por cabo para o transporte de pessoas devem implementar, e manter atualizados, registos de exploração e de reclamações dos clientes.

2 — Do registo de exploração devem constar, designadamente:

- O número de horas de exploração, de acordo com as velocidades e frequências adotadas;
- O número de passageiros transportados, por dia e mês;
- Os acidentes e incidentes ocorridos, bem como as medidas adotadas na sequência dos mesmos.

3 — Ao registo referido no número anterior devem ser anexados documentos úteis à elaboração de estatísticas ou à determinação de níveis de rendimento, designadamente:

- Relatórios diários da circulação;
- Registo das leituras dos contadores de energia;
- Diagramas de aparelhos registadores.

4 — O registo de reclamações deve ser efetuado em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, e na Portaria n.º 1288/2005, de 15 de dezembro.

CAPÍTULO III

Disposições finais

Artigo 75.º

Norma revogatória

É revogada a deliberação n.º 981/2003 de 12 de junho, do Conselho de Administração do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário.

Artigo 76.º

Entrada em vigor

O presente Regulamento entra em vigor trinta dias após a data da sua publicação.

206170883

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO MAR, DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete de Planeamento e Políticas

Despacho n.º 8212/2012

Nomeação, em regime de substituição, para o cargo de direção intermédia de 1.º grau — Direção de Serviços de Programação e Políticas.

Por força da alínea a) do n.º 4 do Decreto-Lei n.º 7/2012, de 17 de janeiro e do Decreto Regulamentar n.º 34/2012, de 26 de março, o

Gabinete de Planeamento e Políticas foi objeto de reestruturação no âmbito do Plano de Redução e Melhoria da Administração Pública (PRE-MAC), tendo as suas estruturas nucleares sido definidas pela Portaria n.º 169/2012 de 24 de maio.

Assim, por vacatura do lugar e nos termos do n.ºs 1 e 2 do artigo 27.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de janeiro, nomeio, em regime de substituição e por urgente conveniência de serviço, o licenciado Hugo Luís da Costa Ferreira, para exercer o cargo de direção intermédia de 1.º grau, de Diretor da Direção de Serviços de Programação e Políticas até à conclusão do procedimento concursal previsto no n.º 1 do artigo 20.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de janeiro, cuja experiência e qualificação profissionais e académicas são adequadas ao cargo a prover, conforme nota curricular que faz parte integrante do presente despacho, encontrando-se observados todos os requisitos legais de provimento exigidos por esta disposição legal.

O presente despacho produz efeitos a partir do dia 1 de junho de 2012.

10 de junho de 2012. — O Diretor, *Eduardo Diniz*.

Nota Curricular

Nome: Hugo Luís da Costa Ferreira.

Formação académica:

Licenciatura em Agronomia, na Especialidade de Economia Agrária e Sociologia Rural, ISA — UTL.

Formação profissional:

Pós-graduação em Estudos Europeus — Dominante Económica, UCP — C. E. Europeus; The Art and Science of Chairing a Council Working Party — Meeting Techniques of Portuguese EU Presidency Programme, EIPA;

Análise de Políticas Agrícolas em Portugal, ISA-UTL;
Análise de Sistemas Agrários, MADRP — DGDR;
Agricultura, Ambiente e Recursos Naturais — Economia da Agricultura

Sustentável — UTL/IEADR/Agro.Ges;

FORGEP — 2.º Edição Suplementar 2008/2009 — INA, Oeiras.

Atividade profissional:

Desde 1 de março de 2007:

Chefe da Divisão de Apoio Direto aos Agricultores, da Direção de Serviços de Produção e Mercados Agrícolas.

Chefe de Divisão da Regulamentação da Atividade Agrícola, da Direção de Serviços de Normalização e Segurança Alimentar, de fevereiro, ambos do Gabinete de Planeamento e Políticas, tendo desempenhado as seguintes funções:

Coordenação de processos legislativos nacionais e comunitários com impacto sobre as explorações agrícolas em termos de condicionamento da atividade agrícola;

Coordenação da elaboração de propostas de implementação nacional do princípio da condicionalidade e dos regimes de ajudas diretas, designadamente do regime de pagamento único e das medidas agroambientais no quadro do apoio específico;

Acompanhamento do processo negocial, ao nível das instâncias comunitárias, nomeadamente no âmbito das reformas da PAC nas matérias relativas às ajudas diretas, condicionalidade, aconselhamento agrícola, e simplificação da política agrícola comum.

Participação na conceção das medidas de apoio à instalação e utilização dos serviços de aconselhamento no âmbito do desenvolvimento rural; De março de 2005 até fevereiro de 2007:

Coordenação do Núcleo de Apoio Direto na Direção de Serviços de Produtos Animais (GPPAA);

Representação junto das instâncias comunitárias, nomeadamente ao nível Comissão (Comité de Gestão de Pagamentos Diretos) e junto da Comissão de Acompanhamento do IFAP;

Coordenação e atualização do normativo nacional relativo à implementação do regime de pagamento único, e do princípio da condicionalidade;

Acompanhamento de Missões de Auditoria da CE e do TCE ao regime de pagamento único e do regime da condicionalidade;

Acompanhamento dos diversos regimes de ajudas diretas e mecanismos de implementação da reforma da PAC;

Elaboração de propostas para a implementação do sistema de aconselhamento agrícola a nível nacional.

De 2000 até fevereiro de 2005:

Técnico superior na Direção de Serviços de Estatística e Gestão da Informação (GPPAA);