

63 — Da análise realizada pelos auditores, resultará um despacho, contendo eventuais propostas de instauração de processos contraordenacionais nos termos dos n.ºs 2 e 3 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de abril, sucessivamente alterado. O teor do despacho será comunicado à entidade formadora, que terá um prazo de dez dias úteis para se pronunciar, se for o caso.

#### **J) Disposições finais e transitórias**

64 — É revogada a deliberação n.º 1551/2012, publicada na *Diário da República*, 2.ª série, n.º 213, de 5 de novembro de 2012.

22 de junho de 2016. — O Conselho Diretivo: *Eduardo Elísio Silva Peralta Feio*, presidente — *Ana Isabel Silva Pereira de Miranda Vieira de Freitas*, vogal — *Luís Miguel Pereira Pimenta*, vogal.

209747699

#### **Deliberação n.º 1196/2016**

##### **Delegação de competências no Diretor de Serviços de Regulamentação Jurídico Económica**

Considerando que o Conselho Diretivo do IMT, I. P., ao abrigo da alínea d) do n.º 2 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, e ouvida a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, que no âmbito das suas competências, emitiu Pronúncia favorável, deliberou, em reunião extraordinária realizada no dia 27 de junho de 2016, aprovar a minuta de certificado que deve, quando aplicável e nos termos do n.º 1 do artigo 14.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, ser emitido pelo IMT, I. P., com o objetivo de assegurar a continuidade, sem interrupção, da provisão do serviço público de transporte de passageiros em modo rodoviário, assegurando o interesse público inerente às necessidades de mobilidade quotidiana das populações,

O Conselho Diretivo do IMT, I. P., ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, na última redação dada pelo Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio, da Portaria n.º 209/2015, de 16 de julho, que aprovou os Estatutos do IMT, IP, e nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 9.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de janeiro, na redação dada pela Lei n.º 51/2005, de 30 de agosto, e ainda dos artigos 44.º a 50.º do Código do Procedimento Administrativo, delibera:

1 — Delegar no Diretor de Serviços de Regulamentação Jurídico Económica, Licenciado José Alberto Ferreira Franco, a competência para emitir o certificado que autoriza a manutenção dos títulos de concessão para a exploração do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do RTA, em regime de exploração provisória, nos termos e para os efeitos previstos no n.º 1 do artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

2 — A presente Deliberação produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

27 de junho de 2016. — O Conselho Diretivo: *Eduardo Elísio Silva Peralta Feio*, presidente — *Ana Isabel Silva Pereira de Miranda Vieira de Freitas*, vogal.

209747633

#### **Deliberação n.º 1197/2016**

Considerando o Decreto-Lei n.º 236/2012 de 31 de outubro, que aprovou a orgânica do Instituto da Mobilidade e Transportes, I. P., alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 77/2014 de 14 de maio, e fixa na alínea f) do n.º 5 do artigo 3.º, que: “São atribuições do IMT, I. P., em matéria relativa ao setor dos portos comerciais e transportes marítimos: Regularizar a atividade das entidades que atuam no setor marítimo-portuário, no âmbito das suas atribuições, designadamente aprovando normas administrativas de regulamentação, em articulação com os competentes serviços da área do mar.”

Considerando que, com a publicação deste último diploma ocorreu uma reestruturação no IMT, I. P., passando o mesmo, a ser o organismo da Administração Indireta do Estado encarregue, entre outras, das funções de regulamentação técnica, de licenciamento, coordenação, fiscalização e planeamento no setor dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas, de modo a satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens.

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

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

Considerando que, as supra referidas alterações, entram em vigor a 1 de julho de 2016, e que a responsabilidade deste processo recai sobre o carregador.

Considerando que, essas alterações estabelecem que um contentor só pode ser embarcado se o seu peso bruto for verificado e comunicado ao comandante do navio ou ao seu representante com a antecedência suficiente para ser utilizado na elaboração do plano de carga do navio.

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

Considerando que, urge criar os mecanismos técnico/regulamentares que permitam a utilização obrigatória de métodos que observem a proteção de pessoas e bens, o Conselho Diretivo do IMT, I. P., em reunião ordinária, no exercício dos poderes que lhe são conferidos pela alínea a) do n.º 1 do artigo 21.º da Lei-Quadro dos Institutos Públicos, aprovada pela Lei n.º 3/2004 de 15 de janeiro, na sua redação atual, e do disposto no artigo 6.º da Lei n.º 2/2004 de 15 de janeiro, delibera, com o objetivo de observar o cumprimento da Regra 2, Parte A, do Capítulo VI da Convenção SOLAS, de 1974:

Implementar um conjunto de Métodos, designados Método 1 e Método 2, para a obtenção do peso bruto verificado dos contentores para exportação, restringindo-se o uso do Método 2 às entidades que estejam credenciadas pelo IMT, I. P..

E assim:

1 — A presente deliberação não se aplica a:

- a) Contentores transportados em chassis, reboque, semirreboque, rolltrailer ou cassette se os contentores em causa forem embarcados ou desembarcados a partir de navios roll-on/roll-off em viagens internacionais de curta distância;
- b) Contentores offshore;
- c) Contentores em transbordo, desde que tenham sido transportados por um navio a que se aplique a Convenção SOLAS;
- d) Contentores que transportem equipamento para o próprio navio;
- e) Itens de carga disponibilizados pelo carregador ao comandante do navio, desde que sejam colocados num contentor que esteja a bordo.

2 — Para efeitos de aplicação da presente deliberação entende-se por:

- a) «Carga» ou «Itens de carga», o bem, produto, mercadoria, líquido, gás, sólido e objeto de qualquer natureza que seja transportado em contentor ao abrigo de um contrato de transporte;
- b) «Carregador», a entidade jurídica que vem designada como tal no conhecimento de embarque (bill of lading) ou no conhecimento de transporte marítimo (sea waybill) ou num documento equivalente de transporte multimodal e/ou que estabeleceu o contrato de transporte com a companhia de navegação;
- c) «Contentor», um equipamento para transporte, conforme definido na Convenção CSC, 1972:

- i) De caráter permanente e suficientemente resistente para permitir uma utilização repetida;
- ii) Especialmente concebido para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou mais meios de transporte, sem que haja movimentação intermédia de carga;
- iii) Concebido para ser fixo e ou manipulado facilmente, tendo peças de canto próprias para esse fim;
- iv) De dimensões tais que a superfície limitada pelos quatro ângulos inferiores exteriores seja de, pelo menos, 14 m<sup>2</sup> (150 pés quadrados) ou de, pelo menos, 7 m<sup>2</sup> (75 pés quadrados) se o contentor estiver equipado com peças de canto nos ângulos superiores;

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

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

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

g) «Embalagem», todo o material utilizado nos volumes e itens de carga para sua própria proteção;

h) «Instrumento de pesagem», a balança, báscula, equipamento de elevação ou qualquer outro dispositivo que cumpre as normas de verificação metrológica do Estado onde o instrumento é utilizado e que permite

determinar com precisão o peso bruto de um contentor consolidado ou o peso de cada um dos volumes de carga, itens de carga, embalagens, paletes e equipamentos ou materiais de acondicionamento, de fixação ou segurança;

i) «Material ou equipamento de acondicionamento», o material ou equipamento que é utilizado dentro do contentor para acondicionar a carga;

j) «Material ou equipamento de fixação ou segurança», o material ou equipamento que é utilizado dentro do contentor para fixar a carga;

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

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

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

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

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

p) «Volume de carga», o ou os itens de carga agrupados.

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

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

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

4 — O Método 2 só pode ser utilizado quando o processo para a determinação do peso bruto verificado estiver incluído num sistema de gestão da qualidade certificado segundo a ISO 9001 ou num sistema de controlo de processos alternativo que inclua os processos de controlo e rastreabilidade da informação do peso dos elementos que constituem o conteúdo do contentor, bem como a verificação metrológica legal ou calibração dos instrumentos de pesagem.

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

a) Quando um contentor é carregado com cargas de vários expedientes, o carregador que consta como tal no conhecimento de embarque ou noutro documento equivalente de transporte multimodal é responsável pela verificação do peso bruto do contentor;

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

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

7 — Para obterem a credenciação, devem requerê-la ao IMT, I. P., mediante minuta disponibilizada no respetivo sítio eletrónico.

8 — Para efeitos do número anterior, aquelas entidades apresentam um documento que atesta que o Método 2 está a ser utilizado nas situações previstas no n.º 4, emitido por organismos habilitados para o efeito.

9 — Consideram-se organismos habilitados, os seguintes:

a) Organismos de certificação de sistemas de gestão segundo a norma ISO/IEC 17021, acreditados pelo IPAC, IP ou por organismo de acreditação signatário do acordo de reconhecimento mútuo relevante da EA ou do IAF, quando as entidades têm implementado um sistema de gestão da qualidade certificado segundo a norma ISO 9001;

b) Organismos qualificados pelo IMT, quando as entidades têm implementado um sistema com padrão de qualidade equivalente à Norma ISO 9001, conforme previsto no n.º 4.

10 — A credenciação concedida ao abrigo da presente deliberação é confirmada anualmente, devendo ser requerida 30 dias antes da data do termo da credenciação.

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

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

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

14 — O IMT, I. P. deve organizar e manter atualizado o registo das entidades credenciadas para utilizar o Método 2 e disponibiliza-o no seu sítio eletrónico.

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

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

17 — O documento de embarque pode ser incluído nas instruções para a companhia de navegação ou pode constituir uma comunicação à parte, podendo a informação referida no n.º 16 ser transmitida com suporte na Janela Única Portuária ou por outros meios eletrónicos.

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

a) Comprovativo do peso bruto;

b) Código de identificação do contentor;

c) Número do selo apostado no contentor;

d) Identificação do equipamento de pesagem utilizado e do número do certificado de verificação metrológica legal;

e) Identificação do método utilizado para a obtenção do peso bruto verificado;

f) Data, morada do local da pesagem do contentor e matrícula do semirreboque ou do camião, se for utilizado o Método 1;

g) Data e local da pesagem de cada uma das partes referidas no anexo do presente diploma, se for utilizado o Método 2;

h) Identificação da pessoa autorizada pelo carregador para verificar o peso.

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

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

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

22 — A credenciação para utilização do Método 2 está sujeita ao pagamento de uma taxa destinada a custear os encargos administrativos que lhe estão inerentes, nos termos previstos no n.º 2 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 236/2008, de 12 de dezembro, que aprova o Regulamento de taxas a cobrar pelo Instituto.

23 — É concedido aos carregadores e às empresas que prestam serviços de consolidação de cargas dentro dos contentores um período transitório até dia 31 de dezembro de 2016 para cumprirem os requisitos a que se refere o n.º 8 da presente deliberação.

24 — Para efeito do número anterior, os carregadores e as empresas que prestam serviços de consolidação de cargas dentro dos contentores devem solicitar ao IMT, I.P. após a publicação da presente deliberação, uma credenciação provisória para utilizar o Método 2, devendo até 31 de dezembro de 2016 requerer a credenciação nos termos do n.º 7.

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

26 — A presente deliberação entra em vigor a 1 de julho de 2016, com exceção, respetivamente do preconizado no n.º 6 cuja vigência se inicia no dia seguinte ao da aprovação, e manter-se-á em vigor até à data de publicação do diploma legal que, para além de prosseguir o recurso obrigatório aos métodos agora implementados, fixará o regime sancio-

natório a aplicar em caso de inobservância do normativo estabelecido, bem como o valor das taxas a cobrar.

29 de junho de 2016. — O Conselho Diretivo: *Eduardo Elísio Silva Peralta Feio*, presidente — *Ana Isabel Silva Pereira de Miranda Vieira de Freitas*, vogal.

#### ANEXO

[a que se refere a alínea b) do n.º 3]

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

#### Passo 1 — Peso da carga

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

#### Passo 2 — Peso da embalagem

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

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

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

#### Passo 4 — Tara do contentor vazio

A tara encontra-se indicada no contentor.

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

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

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

209747763

#### Deliberação n.º 1198/2016

Considerando que:

O serviço público de transporte de passageiros é um serviço de interesse económico geral (“SIEG”) cuja prestação é essencial ao suprimento das necessidades de deslocação quotidiana das populações, que não pode ser interrompido sob pena de grave lesão do interesse público;

Foi opção do Estado português proceder, por um lado, à descentralização de competências em matéria de planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público do transporte de passageiros, nomeadamente por modo rodoviário, bem como, por outro, adaptar o regime legal nacional ao regime do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, o qual estabelece o modelo para a provisão de serviços de transporte público de passageiros e o regime de obrigações de serviço público (“OSP”) e respetiva compensação;

A referida opção foi materializada, *inter alia*, através da publicação e da entrada em vigor da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (“Lei n.º 52/2015”), que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (“RJSPTP”);

Nos termos da Lei n.º 52/2015 e do RJSPTP, são autoridades de transporte, para além do Estado, ao nível local — municipal, intermunicipal e metropolitano — os Municípios, as Comunidades Intermunicipais

(“CIM”) e as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto (“AML” e “AMP”);

Cabe ao IMT, I. P., nos termos da lei, para além da possibilidade de atuação por delegação do Estado como autoridade de transportes (1) assumir, transitoriamente, nos termos do n.º 1 do artigo 14.º da Lei n.º 52/2015, os direitos, poderes e deveres que cabem aos Municípios e CIM, caso e enquanto estes não assumam a totalidade das competências como autoridades de transportes que lhes são atribuídas pelo RJSPTP e demais legislação aplicável;

Se encontra em curso o processo de autorização para manutenção do regime de exploração a título provisório dos serviços de transporte público rodoviário de passageiros atribuídos ao abrigo do ora revogado Regulamento de Transportes em Automóveis (“RTA”), o qual implica carregamento dos serviços em causa, pelos Operadores, num Sistema de informação de âmbito nacional — o Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras ou “SIGGESC” — e respetiva validação pelas competentes autoridades de transportes (cf. artigo 11.º da Lei n.º 52/2015 e artigo 22.º do RJSPTP);

O referido processo se encontra em curso, carecendo ainda de ajustamentos que importa concretizar, tendo em conta a geometria variável no funcionamento de um mercado em mutação concorrencial, potencialmente gerador de “falhas”, que devem ser supridas, considerando o objetivo de assegurar a concorrência não falseada no mercado da mobilidade e dos transportes;

O IMT, I. P., em cumprimento com as suas obrigações legais e estatutárias, tem vindo a assegurar, em articulação e coordenação com o Estado e demais autoridades de transportes, todos os passos necessários à implementação do novo RJSPTP, incluindo a gestão do Sistema de Informação de âmbito nacional (SIGGESC) e demais medidas destinadas à capacitação das novas autoridades de transportes.

O Conselho Diretivo do IMT, I. P., ao abrigo da alínea d) do n.º 2 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, e ouvida a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, que no âmbito das suas competências, emitiu Pronúncia favorável, delibera o seguinte:

1 — Aprovar a minuta de certificado, anexa à presente Deliberação, que deve, quando aplicável e nos termos do n.º 1 do artigo 14.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, ser emitido pelo IMT, I. P., com o objetivo de assegurar a continuidade, sem interrupção, da provisão do serviço público de transporte de passageiros em modo rodoviário, assegurando o interesse público inerente às necessidades de mobilidade quotidiana das populações.

2 — Determinar que tal certificado apenas é emitido pelo IMT, I. P., quando estiver preenchido o requisito de registo dos serviços no SIGGESC nos termos do n.º 1 do artigo 11.º da Lei n.º 52/2015, e do RJSPTP, bem como demais legislação e atos regulamentares aplicáveis.

3 — Determinar que o certificado é válido até à data de emissão da autorização para a manutenção do regime de exploração pela autoridade competente respetiva, nos termos do n.º 1 do artigo 10.º da Lei n.º 52/2015 ou, no máximo, até 31 de dezembro de 2016.

4 — A presente Deliberação produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

(1) Nos termos do n.º 3 do Artigo 5.º da Lei n.º 52/2015.

27 de junho de 2016. — O Conselho Diretivo: *Eduardo Elísio Silva Peralta Feio*, presidente — *Ana Isabel Silva Pereira de Miranda Vieira de Freitas*, vogal.

ANEXO

#### Certificado

[Minuta]

O serviço público de transporte de passageiros realizado pela empresa [*Nome do Operador*] consubstancia, nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros — RJSPTP), um serviço público, necessário à mobilidade diária das populações servidas pelo mesmo, sendo do interesse público a respetiva manutenção sem interrupção nos termos do presente certificado.

A Lei n.º 52/2015 vem prever a possibilidade de as autoridades de transporte autorizarem a manutenção da exploração do serviço público de transporte de passageiros, a título provisório, até 3 de dezembro de 2019.

O artigo 11.º da Lei n.º 52/2015 determina que esta autorização pressupõe a prestação, pelos operadores de transporte, de informação detalhada sobre os serviços prestados, de acordo com o artigo 22.º do RJSPTP, a validar pelas autoridades competentes respetivas, processo esse que requer ainda alguns ajustamentos para a sua completa concretização.