

b) Instalações de armazenamento de combustíveis líquidos com capacidade igual ou superior a 100 m<sup>3</sup> e inferior a 200 m<sup>3</sup>;

c) Instalações de armazenamento de outros produtos de petróleo com capacidade igual ou superior a 100 m<sup>3</sup> e inferior a 200 m<sup>3</sup>.

#### Classe A3:

Parques e postos de garrafas de gases de petróleo liquefeitos (GPL) com capacidade igual ou superior a 0,520 m<sup>3</sup>.

#### B — Instalações não sujeitas a licenciamento

##### Classe B1:

Sem prejuízo da aplicação dos regulamentos de segurança em vigor, não ficam sujeitas a licenciamento as seguintes instalações:

a) Parques de garrafas e postos de garrafas de gases de petróleo liquefeitos (GPL) com capacidade inferior a 0,520 m<sup>3</sup>;

b) Instalações de armazenamento de GPL, gasolinas e outros produtos com ponto de inflamação inferior a 38°C, com capacidade inferior a 1,500 m<sup>3</sup>;

c) Instalações de armazenamento de combustíveis líquidos e outros produtos de petróleo com capacidade inferior a 5 m<sup>3</sup>, com exceção da gasolina e outros produtos com ponto de inflamação inferior a 38°C.

##### Classe B2:

Embora não sujeitas a licenciamento, ficam, no entanto, obrigadas ao cumprimento do previsto no artigo 21.º da Portaria n.º 1188/2003, de 10 de outubro, alterada pela Portaria n.º 1515/2007, de 30 de novembro, as seguintes instalações:

a) Instalações de armazenamento de GPL, gasolinas e outros produtos com ponto de inflamação inferior a 38°C, com capacidade igual ou superior a 1,500 m<sup>3</sup> e inferior a 4,5 m<sup>3</sup>;

b) Instalações de armazenamento de outros combustíveis líquidos com capacidade global igual ou superior a 5 m<sup>3</sup> e inferior a 50 m<sup>3</sup>;

c) Instalações de outros produtos de petróleo com capacidade igual ou superior a 5 m<sup>3</sup> e inferior a 50 m<sup>3</sup>;

d) Postos de abastecimento de combustíveis para consumo próprio e cooperativo com capacidade inferior a 10 m<sup>3</sup>.

#### Portaria n.º 309/2012

de 9 de outubro

A política de emprego obedece a um conjunto vasto de princípios e prossegue um conjunto amplo de finalidades, de entre os quais se destacam a promoção da empregabilidade e o estímulo ao ajustamento entre a oferta e a procura de emprego. Neste âmbito, o Programa de Estágios Profissionais constitui um importante instrumento de prossecução de tais princípios e finalidades, especialmente junto da população jovem, proporcionando oportunidades de reforço da cooperação entre as entidades formadoras e os empregadores, de desenvolvimento das competências técnicas e sociais facilitadoras de uma adequada transição para o mercado de trabalho e de melhoria efetiva da qualidade e das taxas de empregabilidade dos destinatários que beneficiam de tal programa.

Dado o carácter transversal da política de emprego, importa a todo o momento contribuir para reforçar a articu-

lação e a integração das medidas de emprego no contexto mais vasto das políticas sociais e económicas, introduzindo fatores de seletividade que se associem nomeadamente a intervenções reveladoras de efeitos multiplicadores no crescimento da economia e do emprego.

Neste contexto, considera-se oportuno introduzir um regime específico para projetos de interesse estratégico para a economia nacional ou de determinada região que dão origem a um impacto acrescido na dinamização e fomento da criação de postos de trabalho, e para os quais o estágio constitui uma etapa fundamental de reforço de competências na transição para um emprego qualificado.

Assim:

Ao abrigo do disposto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 3.º, na alínea *d*) do artigo 12.º e no n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 132/99, de 21 de abril, manda o Governo, pelo Secretário de Estado do Emprego, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objeto

A presente portaria procede à alteração da Portaria n.º 92/2011, de 28 de fevereiro.

#### Artigo 2.º

##### Alteração da Portaria n.º 92/2011, de 28 de fevereiro

São alterados os artigos 5.º e 11.º da Portaria n.º 92/2011, de 28 de fevereiro, os quais passam a ter a seguinte redação:

#### «Artigo 5.º

[...]

1 — (*Anterior corpo do artigo.*)

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, podem candidatar-se ao presente programa as empresas que iniciaram processo especial de revitalização, previsto no Código da Insolvência e da Recuperação de Empresas (CIRE), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 53/2004, de 18 de março, e alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 200/2004, de 18 de agosto, 76-A/2006, de 29 de março, 282/2007, de 7 de agosto, 116/2008, de 4 de julho, e 185/2009, de 12 de agosto, e pela Lei n.º 16/2012, de 20 de abril, devendo entregar ao Instituto do Emprego e Formação Profissional, I. P., cópia certificada da decisão a que se refere a alínea *a*) do n.º 3 do artigo 17.º-C do CIRE.

#### Artigo 11.º

[...]

O estágio tem a duração de nove meses, não prorrogáveis, sem prejuízo do disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 15.º-A.»

#### Artigo 3.º

##### Aditamento à Portaria n.º 92/2011, de 28 de fevereiro

É aditado à Portaria n.º 92/2011, de 28 de fevereiro, o artigo 15.º-A, com a seguinte redação:

#### «Artigo 15.º-A

##### Regime especial de projetos de interesse estratégico

1 — Às entidades promotoras que apresentem projeto reconhecido de interesse estratégico para a economia

nacional ou de determinada região pelo IEFP, é aplicável o regime jurídico previsto na presente portaria, com as seguintes especificidades:

a) O estágio tem a duração máxima de 18 meses, não prorrogáveis;

b) O pagamento do valor correspondente às bolsas de estágio é compartilhado pelo IEFP no máximo em 90 % do valor da bolsa, independentemente da natureza jurídica e da dimensão da entidade promotora.

2 — Para efeitos de reconhecimento do interesse estratégico do projeto para a economia nacional ou de determinada região, bem como para a determinação da duração do estágio e da participação pelo IEFP na bolsa de estágio, devem ser tidos em conta os seguintes critérios:

a) Ligação efetiva a projeto de investimento, relativo à criação de nova empresa ou expansão de empresa existente;

b) Inserção em setor de atividade ligado essencialmente à exportação, devidamente justificada na respetiva candidatura, ou, caso não o seja, o reconhecimento será de interesse regional;

c) O projeto deve envolver um mínimo de 25 estagiários;

d) Estágios integrados de forma coerente no projeto;

e) Estimativa de contratação de no mínimo 75 % dos ex-estagiários, evidenciada na candidatura;

f) Classificação mínima de 70 %, de acordo com o modelo de avaliação dos projetos utilizado pelo IEFP e constante do regulamento específico.

3 — São ainda considerados como de interesse estratégico para a economia nacional, os projetos reconhecidos como ‘Projetos de Potencial Interesse Nacional’ (PIN), nos termos do Decreto-Lei n.º 174/2008, de 26 de agosto, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 76/2011, de 20 de junho.»

#### Artigo 4.º

##### Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

O Secretário de Estado do Emprego, *Pedro Miguel Rodrigues da Silva Martins*, em 28 de setembro de 2012.

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

### Decreto-Lei n.º 218/2012

de 9 de outubro

O alargamento do mercado interno ao transporte marítimo e a criação de um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras constituem um objetivo essencial de Portugal e da União Europeia, com vista a reforçar a posição do modo marítimo, no contexto do sistema de transportes, como alternativa e complemento de outros modos, numa cadeia porta-a-porta. Esta finalidade deve ser prosseguida em conjugação com a consecução dos

objetivos da segurança interna nacional e da segurança e proteção dos navios e instalações portuárias nacionais.

Os procedimentos documentais exigidos no transporte marítimo têm suscitado preocupação e têm sido alvo de várias ações concretas de simplificação, harmonização e desenvolvimento de mecanismos de interoperabilidade de sistemas e de transmissão de informação por via eletrónica.

Neste âmbito, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/93, de 16 de novembro, determinou a criação de centros de despacho de navios em todos os portos de comércio do continente, centros que constituem a gênese do balcão único nos portos portugueses.

Mais recentemente, foram implementadas, ao nível local, as Janelas Únicas Portuárias nos portos comerciais portugueses, em estreita parceria com as alfândegas nacionais e com as diversas autoridades que exercem as suas competências nos portos. Neste contexto, foram especificados procedimentos que visaram a simplificação e a harmonização, iniciativa da qual resultou um modelo de referência.

Foi, assim, desenvolvido o conceito de balcão único local nos portos comerciais, através do qual os operadores de transporte marítimo, ou os seus representantes legais, inserem toda a informação relativa à chegada e à saída dos navios, ficando a mesma disponível para todas as autoridades envolvidas. Neste processo, foram considerados os requisitos informacionais dos formulários uniformizados pela Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional da Organização Marítima Internacional, adotada pela Conferência Internacional sobre a Facilitação das Viagens e Transportes Marítimos em 9 de abril de 1965, na sua atual redação, e foi implementado o despacho de largada dos navios em suporte eletrónico, conforme previsto no Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro, que regula os atos e procedimentos aplicáveis ao acesso e à saída de navios e embarcações de portos nacionais.

Por outro lado, as Janelas Únicas Portuárias disponibilizam um conjunto de mensagens em *EDIFACT* e *XML* com os sistemas da alfândega, dos operadores de transporte marítimo e dos terminais portuários, que permite uma interoperabilidade informacional com base nos atos declarativos únicos referidos.

O desenvolvimento da componente nacional do sistema *SafeSeaNet* visou a implementação da Diretiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 236/2004, de 18 de dezembro, 51/2005, de 25 de fevereiro, 263/2009, de 28 de setembro, 52/2012, de 7 de março, e 121/2012, de 19 de junho, integrando a informação proveniente, nomeadamente, do posicionamento dos navios e dos atos declarativos efetuados nos portos, através de uma interface informacional que liga a Base de Dados Nacional de Navegação Marítima, existente no Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente, às Janelas Únicas Portuárias. A Base de Dados Nacional de Navegação Marítima, por sua vez, está ligada ao servidor central europeu do *SafeSeaNet*, gerido pela Agência Europeia de Segurança Marítima, assegurando a troca de informação no espaço europeu, nos termos previstos na mencionada Diretiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho, com a redação que lhe