



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

Sexta-feira, 21 de março de 2014

Número 57

## ÍNDICE

### Presidência da República

#### Decreto do Presidente da República n.º 24/2014:

Fixa o dia 25 de maio do corrente ano para a eleição dos deputados ao Parlamento Europeu eleitos em Portugal ..... 2127

### Assembleia da República

#### Lei n.º 15/2014:

Lei consolidando a legislação em matéria de direitos e deveres do utente dos serviços de saúde ..... 2127

#### Resolução da Assembleia da República n.º 27/2014:

Institui o Dia Nacional da Paralisia Cerebral ..... 2132

### Ministério dos Negócios Estrangeiros

#### Decreto n.º 8/2014:

Aprova a retirada da reserva restante ao Protocolo de Genebra relativo à Proibição do Emprego na Guerra de Gases Asfixiantes, Tóxicos ou Similares e de Meios Bacteriológicos, assinado em Genebra a 17 de junho de 1925, e aprovado, para ratificação, pelo Decreto n.º 17246, de 20 de agosto de 1929 ..... 2132

#### Decreto n.º 9/2014:

Aprova o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e o Governo do Estado do Qatar, assinado em Doha, em 28 de maio de 2012 ..... 2132

#### Aviso n.º 45/2014:

Torna público que foram emitidas notas pela Embaixada do Estado do Qatar em Paris e pela Embaixada de Portugal em Doha, em que se comunica terem sido cumpridas as formalidades constitucionais internas de aprovação do Acordo de Cooperação Económica, Comercial e Técnica entre a República Portuguesa e o Estado do Qatar, assinado em Doha, a 7 de março de 2011 ... 2150

### Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia

#### Portaria n.º 75/2014:

Aprova a Campanha de Recolha «Vamos Gravar Esta Ideia!», com o objetivo de promover a recolha de suportes de informação descartáveis usados ..... 2150

### Ministério da Saúde

#### Portaria n.º 76/2014:

Regulamenta os termos em que devem ser autorizadas as unidades de colheita e transplantação de órgãos, bem como a respetiva tramitação e todos os requisitos que devem instruir os pedidos de autorização das referidas atividades ..... 2151

**Supremo Tribunal Administrativo****Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo n.º 2/2014:**

Acórdão do STA de 21-01-2014, no Processo n.º 1790/13. Uniformiza a jurisprudência nos seguintes termos: A avaliação das propostas apresentadas em concurso tem-se por fundamentada através da valorização por elas obtida nos vários itens de uma grelha classificativa suficientemente densa .....

2153



## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

### Decreto do Presidente da República n.º 24/2014

de 21 de março

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 133.º, alínea b), da Constituição e do artigo 7.º da Lei n.º 14/87, de 29 de abril, na redação que lhe foi dada pela Lei Orgânica n.º 1/99, de 22 de junho, o seguinte:

É fixado o dia 25 de maio do corrente ano para a eleição dos deputados ao Parlamento Europeu eleitos em Portugal.

Assinado em 19 de março de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### Lei n.º 15/2014

de 21 de março

#### Lei consolidando a legislação em matéria de direitos e deveres do utente dos serviços de saúde

O presente texto tem por objetivo apresentar de forma clara e integrada os direitos e deveres do utente dos serviços de saúde. Para tal, e partindo da Base XIV da Lei de Bases da Saúde, Lei n.º 48/90 de 24 de agosto, incorporaram-se nele as normas e princípios constantes dos seguintes diplomas:

a) Lei n.º 14/85, de 6 de julho—Acompanhamento da mulher grávida durante o trabalho de parto;

b) Lei n.º 33/2009, de 14 de julho—Direito de acompanhamento dos utentes dos serviços de urgência do Serviço Nacional de Saúde (SNS);

c) Lei n.º 106/2009, de 14 de setembro—Acompanhamento familiar em internamento hospitalar;

d) Lei n.º 41/2007, de 24 de agosto—Carta dos Direitos de Acesso aos Cuidados de Saúde pelos Utentes do Serviço Nacional de Saúde (SNS).

Assim, criou-se um texto único sobre esta matéria, que respeita os princípios consagrados nas leis vigentes e que contem as três leis sobre o «direito de acompanhamento» e a lei que aprova os termos a que deve obedecer a «Carta dos Direitos de Acesso aos Cuidados de Saúde pelos Utentes do SNS». O quinto diploma, a Lei n.º 27/99, de 3 de maio, que criou o «programa especial de acesso aos cuidados de saúde», é revogado expressamente por se ter concluído que já o estava tacitamente.

Nos capítulos II e IV pretende-se preencher a Base XIV da Lei n.º 48/90, de 24 de agosto, que elenca os direitos e deveres do utente de serviços de saúde, seguindo a ordem de enunciação da Base.

O capítulo III tem uma abordagem distinta. Atendendo a que o «acompanhamento» do utente dos serviços de saúde é desenvolvido de forma esparsa em diferentes diplomas, entende-se que o seu tratamento coerente obriga à criação de uma parte geral, contendo as regras comuns ao «acompanhamento nas urgências», «acompanhamento da mulher grávida durante o parto» e «acompanhamento

em internamento hospitalar de crianças, pessoas com deficiência ou em situação de dependência», referindo-se depois algumas das suas especificidades.

Já o capítulo V trata exclusivamente da Carta dos Direitos de Acesso.

Ao proceder a esta consolidação do quadro de direitos e deveres do utente dos serviços de saúde, não se introduzem alterações de substância. No entanto, em alguns casos, atualiza-se a terminologia: atente-se no exemplo de «*decidir receber... a prestação de cuidados*», que consta da alínea b) do n.º 1 da Base XIV da Lei n.º 48/90 que passou a «*consentimento declarado de forma livre e esclarecida*» no n.º 1 do artigo 3.º deste projeto, porque é a expressão utilizada em diplomas recentes (vd. n.º 1 do artigo 14.º da Lei n.º 32/2006, de 26 de julho—PMA). Por outro lado a «Inspeção-Geral das Atividades da Saúde» passa a ser referida com a designação atual de «Inspeção-Geral das Atividades em Saúde».

Atendendo a que não se trata de legislação aplicável apenas no âmbito do Serviço Nacional de Saúde (SNS) procura-se uma linguagem neutra que possa ser utilizada de modo genérico e mantém-se, por razões de harmonização, sempre que possível, o termo «utente dos serviços de saúde», acompanhando a Lei de Bases da Saúde: por exemplo «*paciente*» no n.º 2 do artigo 2.º e «*doente*» no artigo 5.º da Lei n.º 33/2009 passaram a «*utente*», no n.º 1 do artigo 13.º e n.º 1 do artigo 31.º deste projeto.

Note-se que a referida lei faz menção ao «sistema de saúde» (alínea a) do n.º 1 da Base XIV) e não ao SNS. Contudo, a legislação atual faz, por vezes, referências expressas apenas ao SNS que, por ser tema de substância, não são alteradas. Refiram-se, apenas, como exceções, o disposto no artigo 12.º deste projeto que alarga o exercício do direito de acompanhamento da mulher grávida a todos os estabelecimentos de saúde, sendo que atualmente apenas está previsto nos «estabelecimentos públicos de saúde».

Veja-se também o disposto nos artigos 13.º e 14.º deste projeto, sobre os direitos e limites do direito de acompanhamento. Nestes artigos são fixadas, como regras gerais, as previstas atualmente para o acompanhamento nas urgências SNS, que assim se alargam a todos. Trata-se de uma uniformização, já que todos os acompanhamentos têm constrangimentos específicos.

Finalmente, destaca-se que a aprovação deste novo diploma implica a revogação expressa das cinco leis anteriormente mencionadas e que é tomada em consideração a legislação existente, procedendo-se a remissões sempre que tal representa um ganho em clareza, nunca deixando de mencionar as matérias abrangidas.

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea c) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

## CAPÍTULO I

### Disposição Geral

#### Artigo 1.º

##### Objeto

1—A presente lei visa a consolidação dos direitos e deveres do utente dos serviços de saúde, concretizando a Base XIV da Lei n.º 48/90, de 24 de agosto, e salvaguardando as especificidades do Serviço Nacional de Saúde (SNS).

2 — A presente lei define os termos a que deve obedecer a Carta dos Direitos de Acesso aos Cuidados de Saúde pelos Utentes do SNS, adiante designada por Carta dos Direitos de Acesso, cuja aprovação compete ao membro do Governo responsável pela área da saúde.

## CAPÍTULO II

### Direitos do utente dos serviços de saúde

#### Artigo 2.º

##### Direito de escolha

1 — O utente dos serviços de saúde tem direito de escolha dos serviços e prestadores de cuidados de saúde, na medida dos recursos existentes.

2 — O direito à proteção da saúde é exercido tomando em consideração as regras de organização dos serviços de saúde.

#### Artigo 3.º

##### Consentimento ou recusa

1 — O consentimento ou a recusa da prestação dos cuidados de saúde devem ser declarados de forma livre e esclarecida, salvo disposição especial da lei.

2 — O utente dos serviços de saúde pode, em qualquer momento da prestação dos cuidados de saúde, revogar o consentimento.

#### Artigo 4.º

##### Adequação da prestação dos cuidados de saúde

1 — O utente dos serviços de saúde tem direito a receber, com prontidão ou num período de tempo considerado clinicamente aceitável, consoante os casos, os cuidados de saúde de que necessita.

2 — O utente dos serviços de saúde tem direito à prestação dos cuidados de saúde mais adequados e tecnicamente mais corretos.

3 — Os cuidados de saúde devem ser prestados humanamente e com respeito pelo utente.

#### Artigo 5.º

##### Dados pessoais e proteção da vida privada

1 — O utente dos serviços de saúde é titular dos direitos à proteção de dados pessoais e à reserva da vida privada.

2 — É aplicável aos tratamentos de dados na área da saúde o artigo 5.º da Lei n.º 67/98, de 26 de outubro, garantindo, designadamente, que os dados recolhidos são os adequados, pertinentes e não excessivos para as finalidades prosseguidas.

3 — O utente dos serviços de saúde é titular do direito de acesso aos dados pessoais recolhidos e pode exigir a retificação de informações inexatas e a inclusão de informações total ou parcialmente omissas, nos termos do artigo 11.º da Lei n.º 67/98, de 26 de outubro.

#### Artigo 6.º

##### Sigilo

1 — O utente dos serviços de saúde tem direito ao sigilo sobre os seus dados pessoais.

2 — Os profissionais de saúde estão obrigados ao dever de sigilo relativamente aos factos de que tenham conhecimento no exercício das suas funções, salvo lei que disponha em contrário ou decisão judicial que imponha a sua revelação.

#### Artigo 7.º

##### Direito à informação

1 — O utente dos serviços de saúde tem o direito a ser informado pelo prestador dos cuidados de saúde sobre a sua situação, as alternativas possíveis de tratamento e a evolução provável do seu estado.

2 — A informação deve ser transmitida de forma acessível, objetiva, completa e inteligível.

#### Artigo 8.º

##### Assistência espiritual e religiosa

1 — O utente dos serviços de saúde tem direito à assistência religiosa, independentemente da religião que professe.

2 — Às igrejas ou comunidades religiosas, legalmente reconhecidas, são asseguradas condições que permitam o livre exercício da assistência espiritual e religiosa aos utentes internados em estabelecimentos de saúde do SNS, que a solicitem, nos termos do Decreto-Lei n.º 253/2009, de 23 de setembro.

#### Artigo 9.º

##### Queixas e reclamações

1 — O utente dos serviços de saúde tem direito a reclamar e apresentar queixa nos estabelecimentos de saúde, nos termos da lei, bem como a receber indemnização por prejuízos sofridos.

2 — As reclamações e queixas podem ser apresentadas em livro de reclamações ou de modo avulso, sendo obrigatória a resposta, nos termos da lei.

3 — Os serviços de saúde, os fornecedores de bens ou de serviços de saúde e os operadores de saúde são obrigados a possuir livro de reclamações, que pode ser preenchido por quem o solicitar.

#### Artigo 10.º

##### Direito de associação

1 — O utente dos serviços de saúde tem direito a constituir entidades que o representem e que defendam os seus interesses.

2 — O utente dos serviços de saúde pode constituir entidades que colaborem com o sistema de saúde, nomeadamente sob a forma de associações para a promoção e defesa da saúde ou de grupos de amigos de estabelecimentos de saúde.

#### Artigo 11.º

##### Menores e incapazes

A lei deve prever as condições em que os representantes legais dos menores e incapazes podem exercer os direitos que lhes cabem, designadamente o de recusarem assistência, com observância dos princípios constitucionais.

## CAPÍTULO III

**Acompanhamento do utente dos serviços de saúde**

## SECÇÃO I

**Regras gerais de acompanhamento do utente dos serviços de saúde**

## Artigo 12.º

**Direito ao acompanhamento**

1 — Nos serviços de urgência do SNS, a todos é reconhecido e garantido o direito de acompanhamento por uma pessoa por si indicada, devendo ser prestada essa informação na admissão pelo serviço.

2 — É reconhecido à mulher grávida internada em estabelecimento de saúde o direito de acompanhamento, durante todas as fases do trabalho de parto, por qualquer pessoa por si escolhida.

3 — É reconhecido o direito de acompanhamento familiar a crianças internadas em estabelecimento de saúde, bem como a pessoas com deficiência, a pessoas em situação de dependência e a pessoas com doença incurável em estado avançado e em estado final de vida.

## Artigo 13.º

**Acompanhante**

1 — Nos casos em que a situação clínica não permita ao utente escolher livremente o acompanhante, os serviços devem promover o direito ao acompanhamento, podendo para esse efeito solicitar a demonstração do parentesco ou da relação com o utente invocados pelo acompanhante.

2 — A natureza do parentesco ou da relação referida no número anterior não pode ser invocada para impedir o acompanhamento.

3 — Quando a pessoa internada não esteja acompanhada, a administração do estabelecimento de saúde deve diligenciar para que lhe seja prestado o atendimento personalizado necessário e adequado à situação.

## Artigo 14.º

**Limites ao direito de acompanhamento**

1 — Não é permitido acompanhar ou assistir a intervenções cirúrgicas e a outros exames ou tratamentos que, pela sua natureza, possam ver a sua eficácia e correção prejudicadas pela presença do acompanhante, exceto se para tal for dada autorização expressa pelo clínico responsável, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 17.º.

2 — O acompanhamento não pode comprometer as condições e requisitos técnicos a que deve obedecer a prestação de cuidados médicos.

3 — Nos casos previstos nos números anteriores, compete ao profissional de saúde responsável pela prestação dos cuidados de saúde informar e explicar ao acompanhante os motivos que impedem a continuidade do acompanhamento.

## Artigo 15.º

**Direitos e deveres do acompanhante**

1 — O acompanhante tem direito a ser informado adequadamente e em tempo razoável sobre a situação do

doente, nas diferentes fases do atendimento, com as seguintes exceções:

- a) Indicação expressa em contrário do doente;
- b) Matéria reservada por segredo clínico.

2 — O acompanhante deve comportar-se com urbanidade e respeitar e acatar as instruções e indicações, devidamente fundamentadas, dos profissionais de serviço.

3 — No caso de violação do dever de urbanidade, desobediência ou desrespeito, os serviços podem impedir o acompanhante de permanecer junto do doente e determinar a sua saída do serviço, podendo ser, em sua substituição, indicado outro acompanhante nos termos do n.º 1 do artigo 13.º.

## SECÇÃO II

**Acompanhamento da mulher grávida durante o parto**

## Artigo 16.º

**Condições do acompanhamento**

1 — O direito ao acompanhamento pode ser exercido independentemente do período do dia ou da noite em que o trabalho de parto ocorrer.

2 — Na medida necessária ao cumprimento do disposto na presente lei, o acompanhante não será submetido aos regulamentos hospitalares de visitas nem aos seus condicionamentos, estando, designadamente, isento do pagamento da respetiva taxa.

## Artigo 17.º

**Condições de exercício**

1 — O acompanhamento pode excepcionalmente não se efetivar quando, em situações clínicas graves, for desaconselhável e expressamente determinado pelo médico obstetra.

2 — O acompanhamento pode não ser exercido nas unidades onde as instalações não sejam consentâneas com a presença do acompanhante e com a garantia de privacidade invocada por outras parturientes.

3 — Nos casos previstos nos números anteriores, os interessados devem ser corretamente informados das respetivas razões pelo pessoal responsável.

## Artigo 18.º

**Cooperação entre o acompanhante e os serviços**

São adotadas as medidas necessárias à garantia da cooperação entre a mulher grávida, o acompanhante e os serviços, devendo estes, designadamente, prestar informação adequada sobre o decorrer do parto, bem como sobre as ações clinicamente necessárias.

## SECÇÃO III

**Acompanhamento em internamento hospitalar**

## Artigo 19.º

**Acompanhamento familiar de criança internada**

1 — A criança com idade até aos 18 anos internada em estabelecimento de saúde tem direito ao acompanha-

mento permanente do pai e da mãe ou de pessoa que os substitua.

2 — A criança com idade superior a 16 anos pode designar a pessoa acompanhante, ou mesmo prescindir dela, sem prejuízo da aplicação do artigo 23.º

3 — O exercício do acompanhamento é gratuito, não podendo o estabelecimento de saúde exigir qualquer retribuição e o internado, ou seu representante legal, deve ser informado desse direito no ato de admissão.

4 — Nos casos em que a criança internada for portadora de doença transmissível e em que o contacto com outros constitua um risco para a saúde pública o direito ao acompanhamento pode cessar ou ser limitado, por indicação escrita do clínico responsável.

#### Artigo 20.º

##### **Acompanhamento familiar de pessoas com deficiência ou em situação de dependência**

1 — As pessoas com deficiência ou em situação de dependência, com doença incurável em estado avançado e as pessoas em estado final de vida, internadas em estabelecimento de saúde, têm direito ao acompanhamento permanente de ascendente, descendente, cônjuge ou equiparado e, na ausência ou impedimento destes ou por sua vontade, de pessoa por si designada.

2 — É aplicável ao acompanhamento familiar das pessoas identificadas no número anterior o disposto nos n.ºs 3 e 4 do artigo 19.º

#### Artigo 21.º

##### **Condições do acompanhamento**

1 — O acompanhamento familiar permanente é exercido no período do dia ou da noite, com respeito pelas instruções e regras técnicas relativas aos cuidados de saúde aplicáveis e pelas demais normas estabelecidas no respetivo regulamento hospitalar.

2 — É vedado ao acompanhante assistir a intervenções cirúrgicas a que a pessoa internada seja submetida, bem como a tratamentos em que a sua presença seja prejudicial para a correção e eficácia dos mesmos, exceto se para tal for dada autorização pelo clínico responsável.

#### Artigo 22.º

##### **Cooperação entre o acompanhante e os serviços**

1 — Os profissionais de saúde devem prestar ao acompanhante a conveniente informação e orientação para que este possa, se assim o entender, sob a supervisão daqueles, colaborar na prestação de cuidados à pessoa internada.

2 — O acompanhante deve cumprir as instruções que, nos termos da presente lei, lhes forem dadas pelos profissionais de saúde.

#### Artigo 23.º

##### **Refeições**

O acompanhante da pessoa internada, desde que esteja isento do pagamento de taxa moderadora no acesso às prestações de saúde no âmbito do SNS, tem direito a refeição gratuita, no estabelecimento de saúde, se permanecer na instituição seis horas por dia, e sempre que verificada uma das seguintes condições:

- a) A pessoa internada se encontre em perigo de vida;
- b) A pessoa internada se encontre no período pós-operatório e até 48 horas depois da intervenção;

c) Quando a acompanhante seja mãe e esteja a amamentar a criança internada;

d) Quando a pessoa internada esteja isolada por razões de critério médico-cirúrgico;

e) Quando o acompanhante resida a uma distância superior a 30 km do local onde se situa o estabelecimento de saúde onde decorre o internamento.

### CAPÍTULO IV

#### **Deveres do utente dos serviços de saúde**

##### Artigo 24.º

##### **Deveres do utente dos serviços de saúde**

1 — O utente dos serviços de saúde deve respeitar os direitos de outros utentes, bem como os dos profissionais de saúde com os quais se relacione.

2 — O utente dos serviços de saúde deve respeitar as regras de organização e funcionamento dos serviços e estabelecimentos de saúde.

3 — O utente dos serviços de saúde deve colaborar com os profissionais de saúde em todos os aspetos relativos à sua situação.

4 — O utente dos serviços de saúde deve pagar os encargos que derivem da prestação dos cuidados de saúde, quando for caso disso.

### CAPÍTULO V

#### **Da Carta dos Direitos de Acesso aos Cuidados de Saúde pelos Utentes do Serviço Nacional de Saúde**

##### Artigo 25.º

##### **Objetivo e conteúdo**

1 — A Carta dos Direitos de Acesso visa garantir a prestação dos cuidados de saúde pelo SNS e pelas entidades convencionadas em tempo considerado clinicamente aceitável para a condição de saúde de cada utente do SNS, nos termos da presente lei.

2 — A Carta dos Direitos de Acesso define:

- a) Os tempos máximos de resposta garantidos;
- b) O direito do utente à informação sobre esses tempos.

3 — A Carta dos Direitos de Acesso é publicada anualmente em anexo à portaria que fixa os tempos máximos garantidos.

4 — A Carta dos Direitos de Acesso é divulgada no portal da saúde e obrigatoriamente afixada em locais de fácil acesso e visibilidade em todos os estabelecimentos do SNS, bem como em todos os que tenham convencionado a prestação de cuidados de saúde aos seus utentes.

##### Artigo 26.º

##### **Tempos máximos de resposta garantidos**

1 — Para efeitos do disposto no artigo anterior, o membro do Governo responsável pela área da saúde estabelece, por portaria, os tempos máximos de resposta garantidos para todo o tipo de prestações sem carácter de urgência, nomeadamente ambulatório dos centros de saúde, cuidados domiciliários, consultas externas hospitalares, meios

complementares de diagnóstico e terapêutica e cirurgia programada.

2 — Gradualmente, os tempos máximos de resposta garantidos por tipo de prestação são discriminados por patologia ou grupos de patologias.

3 — Cada estabelecimento do SNS, tomando como referência a portaria referida no n.º 1, fixa anualmente, dentro dos limites máximos estabelecidos a nível nacional, os seus tempos de resposta garantidos por tipo de prestação e por patologia ou grupo de patologias, os quais devem constar dos respetivos plano de atividades e contratos-programa.

#### Artigo 27.º

##### Informação ao utente

De forma a garantir o direito do utente à informação, previsto no artigo 25.º da presente lei, os estabelecimentos do SNS e do sector convencionado são obrigados a:

a) Afixar em locais de fácil acesso e consulta pelo utente a informação atualizada relativa aos tempos máximos de resposta garantidos por patologia ou grupos de patologias, para os diversos tipos de prestações;

b) Informar o utente no ato de marcação, mediante registo ou impresso próprio, sobre o tempo máximo de resposta garantido para prestação dos cuidados de que necessita;

c) Informar o utente, sempre que for necessário acionar o mecanismo de referência entre os estabelecimentos do SNS, sobre o tempo máximo de resposta garantido para lhe serem prestados os respetivos cuidados no estabelecimento de referência, nos termos previstos na alínea anterior;

d) Informar o utente, sempre que a capacidade de resposta dos estabelecimentos do SNS estiver esgotada e for necessário proceder à referência para os estabelecimentos de saúde do sector privado, nos termos previstos na alínea b);

e) Manter disponível no seu sítio da Internet informação atualizada sobre os tempos máximos de resposta garantidos nas diversas modalidades de prestação de cuidados;

f) Publicar e divulgar, até 31 de março de cada ano, um relatório circunstanciado sobre o acesso aos cuidados que prestam, os quais serão auditados, aleatória e anualmente, pela Inspeção-Geral das Atividades em Saúde.

#### Artigo 28.º

##### Reclamação

É reconhecido ao utente o direito de reclamar para a Entidade Reguladora da Saúde (ERS), nos termos legais aplicáveis, caso os tempos máximos garantidos não sejam cumpridos.

#### Artigo 29.º

##### Regime sancionatório

O regime sancionatório por infração ao disposto neste capítulo consta do Decreto-Lei n.º 127/2009, de 27 de maio.

#### Artigo 30.º

##### Avaliação

1 — O membro do Governo responsável pela área da saúde apresenta à Assembleia da República, até 31 de maio, um relatório sobre a situação do acesso dos portugueses aos cuidados de saúde nos estabelecimentos do SNS e convencionados no âmbito do sistema de saúde, bem como de avaliação da aplicação da presente lei, relativo ao ano anterior.

2 — Anualmente, a comissão especializada permanente da Assembleia da República com competência específica na área da saúde elabora, publica e divulga um parecer sobre o relatório previsto no número anterior.

## CAPÍTULO VI

### Disposições finais

#### Artigo 31.º

##### Adaptação dos serviços de urgência do SNS ao direito de acompanhamento

1 — Os estabelecimentos do SNS que disponham de serviço de urgência devem proceder às alterações necessárias nas instalações, organização e funcionamento dos respetivos serviços de urgência, de forma a permitir que o utente possa usufruir do direito de acompanhamento sem causar qualquer prejuízo ao normal funcionamento daqueles serviços.

2 — O direito de acompanhamento nos serviços de urgência deve estar consagrado no regulamento da respetiva instituição de saúde, o qual deve definir com clareza e rigor as respetivas normas e condições de aplicação.

#### Artigo 32.º

##### Adaptação dos estabelecimentos públicos de saúde ao direito de acompanhamento da mulher grávida

1 — As administrações hospitalares devem considerar nos seus planos a modificação das instalações e das condições de organização dos serviços, de modo a melhor adaptarem as unidades existentes à presença do acompanhante da grávida, nomeadamente através da criação de instalações adequadas onde se processe o trabalho de parto, de forma a assegurar a sua privacidade.

2 — Todos os estabelecimentos de saúde que disponham de internamentos e serviços de obstetrícia devem possibilitar, nas condições mais adequadas, o cumprimento do direito de acompanhamento de mulheres grávidas.

#### Artigo 33.º

##### Norma revogatória e produção de efeitos

1 — São revogadas as seguintes leis:

- a) Lei n.º 14/85, de 6 de julho;
- b) Lei n.º 27/99, de 3 de maio;
- c) Lei n.º 41/2007, de 24 de agosto;
- d) Lei n.º 33/2009, de 14 de julho;
- e) Lei n.º 106/2009, de 14 de setembro.

2 — Mantém-se em vigor a regulamentação aprovada nos termos das leis referidas no número anterior.

Aprovada em 20 de fevereiro de 2014.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

Promulgada em 11 de março de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendada em 13 de março de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

**Resolução da Assembleia da República n.º 27/2014****Institui o Dia Nacional da Paralisia Cerebral**

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, instituir o dia 20 de outubro como o Dia Nacional da Paralisia Cerebral.

Aprovada em 7 de março de 2014.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

**MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS****Decreto n.º 8/2014**

de 21 de março

O Protocolo relativo à Proibição do Emprego na Guerra de Gases Asfixiantes, Tóxicos ou Similares e de Meios Bacteriológicos, assinado em Genebra, em 17 de junho de 1925, comumente designado por Protocolo de Genebra de 1925, foi aprovado com duas reservas, pelo Decreto n.º 17246, publicado no *Diário do Governo* a 20 de agosto de 1929, e ratificado por Carta de Confirmação e Ratificação, datada de 30 de maio de 1930 e publicada no Diário do Governo de 7 de agosto desse mesmo ano.

Pelo Decreto n.º 21/2002, de 27 de junho, Portugal retirou uma das duas reservas que havia formulado ao Protocolo, nos termos da qual o referido Protocolo deixaria de pleno direito de ser obrigatório para o Governo da República Portuguesa em relação a qualquer Estado inimigo cujas forças armadas ou cujos aliados não respeitassem as proibições constantes do mesmo Protocolo.

Manteve-se, contudo, em vigor a reserva, igualmente formulada em 1925, nos termos da qual o Protocolo não obriga a República Portuguesa senão perante os Estados que o assinaram e ratificaram ou a ele tenham aderido.

Considerando que: (i) a República Portuguesa é hoje Parte da Convenção sobre a Proibição do Desenvolvimento, Produção, Armazenagem e Utilização de Armas Químicas e sobre a sua Destruição, bem como da Convenção sobre a Proibição do Desenvolvimento, da Produção e do Armazenamento das Armas Bacteriológicas (Biológicas) ou de Toxinas e sobre a Sua Destruição, e (ii) partilhando do entendimento que o direito das partes no conflito de escolherem métodos e meios de guerra não é ilimitado, e certos tipos de armas encontram-se hoje absolutamente proibidos, revestindo, em concreto, a proibição de utilização de armas químicas um carácter absoluto e universal, Portugal tem vindo a envidar esforços no sentido da universalização dos instrumentos jurídicos relacionados com o direito humanitário, com o desarmamento e com a não-proliferação, assinalando-se neste sentido a Resolução n.º 1540 do Conselho de Segurança das Nações Unidas e a Resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas de dezembro de 2012, sobre o Protocolo de Genebra de 1925. Concretamente no que respeita a este Protocolo, assinala-se ainda que apenas um número reduzido de Estados mantém hoje reservas ao mesmo, as quais têm vindo a ser retiradas nas últimas décadas.

Tendo-se verificado que não subsistem os pressupostos que justificaram a reserva vigente formulada ao Protocolo de Genebra de 1925 pela República Portuguesa, o Governo decide aprovar a retirada da reserva restante.

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova o seguinte:

**Artigo 1.º****Objeto**

É retirada a reserva formulada no n.º 1 do artigo 1.º do Decreto n.º 17246, de 20 de agosto de 1929, ao Protocolo relativo à Proibição do Emprego na Guerra de Gases Asfixiantes, Tóxicos ou Similares e de Meios Bacteriológicos, assinado em Genebra, em 17 de junho de 1925, segundo a qual o referido Protocolo não obriga a República Portuguesa senão perante os Estados que o tenham assinado e ratificado ou a ele tenham aderido.

**Artigo 2.º****Alteração ao Decreto n.º 17246, de 20 de agosto de 1929**

O artigo 1.º do Decreto n.º 17246, de 20 de agosto de 1929, passa a ter a seguinte redação:

«É aprovado para ser ratificado pelo Poder Executivo o Protocolo relativo à Proibição do Emprego na Guerra de Gases Asfixiantes, Tóxicos ou Similares e de Meios Bacteriológicos, assinado em Genebra, em 17 de junho de 1925.»

**Artigo 3.º****Norma revogatória**

É revogado o n.º 2 do artigo 1.º do Decreto n.º 17246, de 20 de agosto de 1929.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 30 de janeiro de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Rui Manuel Parente Chancelerelle de Machete* — *José Pedro Correia de Aguiar-Branco*.

Assinado em 12 de março de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 13 de março de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

**Decreto n.º 9/2014**

de 21 de março

A República Portuguesa e o Governo do Estado do Qatar assinaram, em Doha, em 28 de maio de 2012, um Acordo sobre Transporte Aéreo.

O referido Acordo insere-se na orientação global nacional de promoção das relações económicas com os países da região do Golfo Pérsico, nomeadamente, com o Estado do Qatar, tendo em vista melhorar o enquadramento institucional externo e promover o incremento das relações aéreas entre os dois países, baseado no diálogo regular, na equidade e reciprocidade de vantagens.

O Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e o Governo do Qatar insere-se ainda num contexto mais amplo, que tem em vista a organização, segura e ordenada, dos serviços aéreos internacionais e a promoção da cooperação internacional neste domínio.

Nestes termos, constitui o presente Acordo um importante impulso ao desenvolvimento de serviços regulares entre e a partir dos dois países, tendo como finalidade estimular o fluxo de pessoas e bens através da melhoria dos serviços ligados ao transporte de passageiros, cargas e correio. Para o efeito, regula-se um leque vasto de matérias, de entre as quais se destaca a concessão de direitos de tráfego, a designação e autorização de exploração, a representação comercial, a segurança aérea e da aviação civil, a troca de estatísticas e o reconhecimento de certificados e licenças.

Com o mesmo fito de assegurar uma estreita cooperação, é ainda previsto um mecanismo bilateral de consultas aeronáuticas, possível de ser ativado, sempre que necessário, a pedido de qualquer das Partes.

Considerado o atual nível de relacionamento económico entre as Partes, tanto no que respeita aos fluxos comerciais como do investimento, e o potencial das respetivas economias, acredita-se que o presente Acordo representa um importante contributo para o reforço das relações bilaterais entre ambos os Estados.

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e o Governo do Estado do Qatar, assinado em Doha, em 28 de maio de 2012, cujo texto, nas versões autenticadas nas línguas portuguesa, árabe e inglesa, se publica em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 20 de fevereiro de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Luís Álvaro Barbosa de Campos Ferreira* — *António de Magalhães Pires de Lima*.

Assinado em 12 de março de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 13 de março de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

#### ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E O GOVERNO DO ESTADO DO QATAR

A REPÚBLICA PORTUGUESA e o GOVERNO DO ESTADO DO QATAR, doravante designadas por “Partes”,

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de dezembro de 1944;

Desejando organizar, de uma forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais e promover, o mais amplamente possível, a cooperação internacional neste domínio; e

Desejando concluir um Acordo, suplementar à referida Convenção, para fomentar o desenvolvimento de serviços aéreos regulares entre e para além dos seus territórios;

Acordam o seguinte:

#### ARTIGO 1.º

##### DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente Acordo, a menos que acordado de outro modo:

a) A expressão “**Convenção**” significa a Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de dezembro de 1944, e inclui qualquer

Anexo adotado ao abrigo do Artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus Artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses Anexos e emendas tenham sido adotados por ambas as Partes;

b) A expressão “**Tratados UE**” significa o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;

c) A expressão “**Autoridades Aeronáuticas**” significa, no caso da República Portuguesa, o Instituto Nacional de Aviação Civil, e no caso do Governo do Estado do Qatar, o Presidente da Autoridade da Aviação Civil, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas referidas autoridades ou funções similares;

d) A expressão “**empresa designada**” significa qualquer empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do Artigo 3.º do presente Acordo;

e) A expressão “**território**” tem o significado que lhe é atribuído no Artigo 2.º da Convenção;

f) As expressões “**serviço aéreo**”, “**serviço aéreo internacional**”, “**empresa de transporte aéreo**” e “**escala para fins não comerciais**” têm os significados que lhes são atribuídos no Artigo 96.º da Convenção;

g) A expressão “**tarifa**” significa os preços do transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições em que se aplicam, assim como os preços e condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, com exclusão, todavia, das remunerações ou condições relativas ao transporte de correio;

h) A expressão “**Anexo**” significa o Quadro de Rotas apenso ao presente Acordo e todas as Cláusulas ou Notas constantes desse Anexo, bem como quaisquer revisões acordadas pelas autoridades aeronáuticas das Partes. O Anexo ao presente Acordo é um arranjo administrativo entre as autoridades aeronáuticas das Partes;

i) A expressão “**Acordo**” significa o presente Acordo, o Anexo apenso ao mesmo e quaisquer Protocolos ou documentos similares que emendem o presente Acordo ou o Anexo;

j) A expressão “**capacidade**” significa a quantidade de serviços oferecidos ao abrigo do acordo, normalmente equacionada através do número de voos (frequências) oferecidos num mercado ou numa rota durante um período específico, diariamente, semanalmente, periodicamente ou anualmente;

k) A expressão “**taxas de utilização**” significa uma taxa cobrada às transportadoras aéreas pelas autoridades competentes, cuja cobrança estas permitam, pela utilização de instalações aeroportuárias ou serviços, ou de serviços de tráfego aéreo, ou de instalações ou serviços relativos à segurança da aviação civil ou serviços, incluindo serviços associados a aeronaves, respetivas tripulações, passageiros, bagagem e carga.

#### ARTIGO 2.º

##### CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO

1 — Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos relativamente aos serviços aéreos internacionais conduzidos pela empresa designada da outra Parte:

a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar, e  
b) O direito de fazer escalas, para fins não comerciais, no seu território.

2 — Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados no presente Acordo para efeitos de exploração de serviços aéreos regulares internacionais pela empresa designada da outra Parte, nas rotas especificadas na Secção apropriada do Anexo. Tais serviços e rotas são daqui em diante designados, respetivamente, por “os serviços acordados” e “as rotas especificadas”. Ao operar um serviço acordado numa rota especificada, a empresa designada por cada Parte usufruirá, para além dos direitos especificados no n.º 1 deste artigo, e sob reserva das disposições do presente Acordo, o direito de aterrar no território da outra Parte, nos pontos especificados para essa rota no Anexo ao presente Acordo, com o fim de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação.

3 — Nenhuma disposição do n.º 2 deste Artigo poderá ser entendida como conferindo à empresa designada de uma Parte o direito de embarcar, no território da outra Parte, tráfego transportado contra remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no território dessa Parte.

4 — Se por motivo de conflito armado, perturbações ou acontecimentos de ordem política, ou circunstâncias especiais e extraordinárias, a empresa designada de uma Parte não puder operar serviços nas suas rotas normais, a outra Parte deverá esforçar-se por facilitar a continuidade desse serviço através de adequados reajustamentos das rotas, incluindo a concessão de direitos pelo período de tempo que for necessário, por forma a propiciar a viabilidade das operações. A presente norma deverá ser aplicada sem discriminação entre as empresas designadas das Partes.

### ARTIGO 3.º

#### DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO DA EMPRESA

1 — Cada Parte terá o direito de designar uma empresa de transporte aéreo para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo e retirar ou alterar tais designações. As designações deverão ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte através dos canais diplomáticos.

2 — Uma vez recebida esta notificação, bem como a apresentação dos programas da empresa designada, no formato estabelecido para as autorizações técnicas e operacionais, a outra Parte deverá conceder, sem demora, à empresa designada, a competente autorização de exploração, desde que:

a) No caso de uma empresa designada pela República Portuguesa:

(i) Esta se encontre estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE e disponha de uma licença de exploração válida em conformidade com o direito da União Europeia; e

(ii) O controlo regulamentar efetivo da empresa designada seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da União Europeia responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação; e

(iii) A empresa seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada pelos Estados-Membros da União Europeia, e ou por Estados da Associação Europeia de Livre Comércio e ou por nacionais desses Estados.

b) No caso de uma empresa designada pelo Estado do Qatar:

i) A empresa seja detentora de uma Licença de Exploração válida e de um Certificado de Operador Aéreo emitido pelo Estado do Qatar e o controlo regulamentar efetivo da empresa seja exercido e mantido pelo Estado do Qatar; e

ii) A empresa tenha o seu principal local de negócios no território do Estado do Qatar.

c) A empresa designada se encontre habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação em vigor aplicável às operações dos serviços aéreos internacionais, pela Parte que aceita a designação.

### ARTIGO 4.º

#### RECUSA, REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO E LIMITAÇÃO DE DIREITOS

1 — Cada uma das Partes terá o direito de recusar, de revogar, de suspender ou de limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas de uma empresa designada pela outra Parte dos direitos especificados no Artigo 2.º do presente Acordo, ou ainda de sujeitar o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias, quando:

a) No caso de uma empresa designada pela República Portuguesa:

(i) Esta não se encontrar estabelecida no território da República Portuguesa nos termos dos Tratados UE ou não seja detentora de uma licença de exploração válida, em conformidade com o direito da União Europeia; ou

(ii) O controlo regulamentar efetivo da empresa designada não seja exercido ou mantido pelo Estado Membro da União Europeia responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação; ou

(iii) A empresa não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada pelos Estados-Membros da União Europeia ou por Estados da Associação Europeia de Livre Comércio e ou por nacionais desses Estados.

b) No caso de uma empresa designada pelo Estado do Qatar:

(i) A empresa não seja detentora de uma Licença de Exploração válida ou de um Certificado de Operador Aéreo emitido pelo Estado do Qatar ou o controlo regulamentar efetivo da empresa não seja exercido ou não seja mantido pelo Estado do Qatar; ou

(ii) A empresa não tenha o seu principal local de negócios no território do Estado do Qatar;

c) No caso da empresa designada não se encontrar habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação em vigor aplicável às operações dos serviços aéreos internacionais, pela Parte que considera a designação; ou

d) No caso da empresa designada deixar de cumprir a legislação da Parte que concedeu esses direitos ou autorizações; ou

e) No caso da empresa designada deixar de observar, na exploração dos serviços acordados, as condições estabelecidas no presente Acordo.

2 — Salvo se a imediata recusa, revogação, suspensão, limitação ou imposição das condições mencionadas no n.º 1 deste Artigo forem necessárias para evitar novas infrações à legislação em vigor, o direito de recusar, de revogar, de suspender, de limitar ou de impor condições apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tais consultas deverão efetuar-se no prazo de trinta (30) dias a contar da data da proposta para a sua realização, salvo se acordado de outro modo.

## ARTIGO 5.º

### APLICAÇÃO DE LEGISLAÇÃO NACIONAL E REGULAMENTAÇÃO

1 — A legislação e procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de aeronaves utilizadas nos serviços aéreos internacionais, ou relativos à exploração e navegação de tais aeronaves no seu território, aplicar-se-ão às aeronaves de ambas as Partes, tanto à chegada como à partida ou enquanto permanecerem no território dessa Parte.

2 — A legislação e procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave, tais como as formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controle sanitário, serão cumpridos pela empresa designada da outra Parte, ou em nome desses passageiros, tripulações, carga e correio à entrada, à saída ou enquanto permanecerem no território dessa Parte.

## ARTIGO 6.º

### DIREITOS ADUANEIROS E OUTROS ENCARGOS

1 — As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa designada de cada uma das Partes, bem como o seu equipamento normal, peças sobressalentes, reservas de combustíveis e lubrificantes, outros consumíveis técnicos e provisões (incluindo alimentos, bebidas e tabaco), que se encontrem a bordo de tais aeronaves, serão isentos de direitos aduaneiros, emolumentos de inspeção e outros direitos ou impostos, à chegada ao território da outra Parte, desde que esse equipamento, reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até ao momento de serem reexportados ou utilizados na parte da viagem efetuada sobre esse território.

2 — Serão igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e impostos, com exceção das taxas correspondentes ao serviço prestado, as seguintes:

a) As provisões embarcadas no território de uma Parte, dentro dos limites fixados pelas autoridades dessa Parte, e para utilização a bordo de aeronaves, à saída, em serviços aéreos internacionais da empresa designada da outra Parte;

b) As peças sobressalentes e o equipamento normal de bordo introduzidos no território de uma Parte para a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa designada da outra Parte;

c) O combustível, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento das aeronaves, à saída, utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa designada da outra Parte, mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte

da viagem efetuada sobre o território da Parte em que são embarcados.

d) materiais publicitários, fardamentos e documentação da transportadora aérea que não tenha qualquer valor comercial utilizado pela empresa designada de uma Parte no território da outra Parte sob importação temporária;

e) material de escritório introduzido, sob importação temporária, no território da outra Parte, destinado a ser utilizado nos escritórios da empresa designada da outra Parte, desde que esse equipamento se encontre disponível nesses escritórios por um período máximo de até dois (2) anos a partir da data da sua introdução nesse território e se aplique o princípio da reciprocidade.

3 — Pode ser exigido que todos os produtos referidos no n.º 2 deste Artigo sejam mantidos sob vigilância ou controlo aduaneiro.

4 — O equipamento normal de bordo, bem como os produtos e provisões existentes a bordo das aeronaves da empresa designada de qualquer das Partes, só poderão ser descarregados no território da outra Parte com o consentimento das autoridades aduaneiras desse território. Nesse caso, poderão ser colocados sob vigilância das referidas autoridades até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de harmonia com os regulamentos aduaneiros.

5 — As isenções previstas neste artigo serão também aplicáveis aos casos em que a empresa designada de qualquer das Partes tenha estabelecido acordos com outra empresa ou empresas para o empréstimo ou transferência, no território da outra Parte, dos produtos especificados nos números 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra empresa ou empresas beneficiem igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte.

6 — Nenhuma disposição do presente Acordo impede a República Portuguesa de aplicar, numa base de não-discriminação, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa designada do Estado do Qatar que opere entre um ponto situado no território da República Portuguesa e outro ponto situado no território da República Portuguesa ou no território de outro Estado-Membro da União Europeia.

## ARTIGO 7.º

### TAXAS DE UTILIZAÇÃO

1 — Cada Parte pode impor ou permitir que sejam impostas taxas adequadas e razoáveis pela utilização de aeroportos, serviços de tráfego aéreo e instalações associadas que estejam sob o seu controlo.

2 — Nenhuma Parte deverá impor ou permitir que sejam impostas à empresa designada da outra Parte taxas mais elevadas que as taxas impostas à sua própria transportadora aérea que explore serviços aéreos internacionais similares.

3 — Tais taxas deverão ser justas e razoáveis e deverão ser baseadas em sãos princípios económicos.

## ARTIGO 8.º

### TRÁFEGO EM TRÂNSITO DIRETO

O tráfego em trânsito direto através do território de qualquer das Partes e que não abandone a área do aeroporto reservada a esse fim será sujeito apenas a um controlo

simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança destinadas a enfrentar a ameaça de violência, pirataria aérea e a medidas ocasionais de combate ao tráfico de drogas ilícitas. A bagagem e a carga em trânsito direto deverão ficar isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos similares.

#### ARTIGO 9.º

##### RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS

1 — Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças emitidos, ou validados, de acordo com a legislação e procedimentos de uma Parte, incluindo, no caso da República Portuguesa as leis e regulamentos da União Europeia, e dentro do seu prazo de validade, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos de exploração dos serviços acordados, desde que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação, sejam equivalentes ou superiores aos padrões mínimos que poderão ser estabelecidos em conformidade com a Convenção.

2 — O n.º 1 do presente artigo também se aplica em relação a uma empresa designada pela República Portuguesa cujo controlo regulamentar efetivo é exercido e mantido por outro Estado Membro da União Europeia.

3 — Cada Parte, reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer, no que respeita a voos sobre o seu próprio território, os certificados de competência e as licenças concedidos ou validados aos seus nacionais pela outra Parte ou por qualquer outro Estado.

#### ARTIGO 10.º

##### REPRESENTAÇÃO COMERCIAL

1 — A empresa designada de cada Parte poderá:

a) Estabelecer no território da outra Parte, representações destinadas à promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes, assim como, outras facilidades inerentes à exploração do transporte aéreo, em conformidade com a legislação em vigor na referida Parte;

b) Estabelecer e manter no território da outra Parte — em conformidade com a legislação dessa outra Parte, relativos à entrada, residência e emprego — pessoal executivo, comercial, técnico e operacional e outro pessoal especializado necessário à exploração do transporte aéreo, e

c) Proceder no território da outra Parte, em conformidade com legislação pertinente dessa outra Parte, à venda direta de transporte aéreo e, se as empresas assim o desejarem, através dos seus agentes.

2 — As autoridades competentes de cada Parte tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que as representações da empresa designada da outra Parte possam exercer as suas atividades de forma regular.

#### ARTIGO 11.º

##### ATIVIDADES COMERCIAIS

1 — A empresa designada de cada Parte poderá proceder à venda de transporte aéreo no território da outra Parte, e qualquer pessoa será livre de comprar o referido transporte na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis de outros países, em conformidade com as leis e regulamentos vigentes em matéria cambial.

2 — No exercício das atividades comerciais os princípios referidos no número anterior deverão ser aplicados à empresa designada de ambas as Partes.

#### ARTIGO 12.º

##### CONVERSÃO E TRANSFERÊNCIA DE LUCROS

Cada Parte concede à empresa designada da outra Parte o direito de livre transferência, à taxa de câmbio oficial da divisa convertível em que o pagamento é efetuado, dos excedentes das receitas auferidas sobre as despesas localmente incorridas por essas empresas e relacionados com o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio nos serviços acordados no território da outra Parte.

#### ARTIGO 13.º

##### PRINCÍPIOS QUE REGEM A OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS ACORDADOS

1 — Cada Parte permitirá reciprocamente que as empresas designadas de ambas as Partes concorram livremente na oferta do transporte aéreo internacional regido pelo presente Acordo.

2 — Cada Parte tomará as medidas apropriadas, no âmbito da respetiva jurisdição, com vista a eliminar todas as formas de discriminação e práticas predatórias e anticoncorrenciais no exercício dos direitos e privilégios estabelecidos no presente Acordo.

3 — Não haverá restrição à capacidade e ao número de frequências e ou tipo(s) de aeronave(s) a serem operadas pelas empresas designadas de ambas as Partes em qualquer tipo de serviço (passageiros ou carga, separadamente ou em combinação). A cada empresa designada será permitido determinar a frequência e a capacidade a oferecer nos Serviços Acordados.

4 — Nenhuma das Partes deverá limitar unilateralmente o volume de tráfego, as frequências, a regularidade do serviço ou o(s) tipo(s) de aeronave(s) operada(s) pela empresa designada da outra Parte, exceto nos casos em que possa ser exigido por motivos alfandegários, técnicos, operacionais ou ambientais, ao abrigo de condições uniformes, em conformidade com o Artigo 14.º da Convenção.

5 — Nenhuma das Partes deverá impor à empresa designada da outra Parte um requisito de primeira recusa, *uplift ratio*, taxa de não objeção ou qualquer outra exigência respeitante a capacidade, frequências ou tráfego que seja inconsistente com os objetivos do presente Acordo.

#### ARTIGO 14.º

##### NOTIFICAÇÃO DE PROGRAMAS

Previamente ao início dos respetivos serviços, o programa dos serviços acordados, especificando a frequência, o tipo de aeronave e o período de validade, deverá ser notificado pela empresa designada de uma Parte às autoridades aeronáuticas da outra Parte. Este requisito deverá ser igualmente aplicável a qualquer modificação ao referido programa.

#### ARTIGO 15.º

##### SEGURANÇA AÉREA

1 — Cada Parte pode, em qualquer altura, solicitar consultas sobre a adoção, pela outra Parte, dos padrões de segurança em quaisquer áreas relacionadas com a tripulação, com a aeronave ou com as condições da sua operação. Tais

consultas realizar-se-ão no prazo de trinta (30) dias após o referido pedido.

2 — Se, na sequência de tais consultas, uma Parte considerar que a outra Parte não mantém nem aplica efetivamente padrões de segurança, pelo menos, iguais aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção, em qualquer destas áreas, a primeira Parte notificará a outra Parte dessas conclusões e das ações consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas corretivas. A não aplicação pela outra Parte das medidas adequadas, no prazo de quinze (15) dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do Artigo 4.º do presente Acordo.

3 — Sem prejuízo das obrigações mencionadas no Artigo 33.º da Convenção, é acordado que qualquer aeronave da empresa designada de uma Parte que opere serviços aéreos de ou para o território da outra Parte pode, enquanto permanecer no território da outra Parte, ser objeto de um exame realizado por representantes autorizados da outra Parte, a bordo e no exterior da aeronave, a fim de verificar não só a validade dos documentos e da sua tripulação, mas também o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (adiante mencionado como “inspeções de placa”), desde que tal não implique atrasos desnecessários.

4 — Se, na sequência desta inspeção de placa ou de uma série de inspeções de placa surgirem sérias suspeitas de que uma aeronave ou de que as condições de operação de uma aeronave não cumprem os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção, ou sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança estabelecidos pela Convenção, a Parte que efetuou a inspeção é livre de concluir, para os efeitos do artigo 33.º da Convenção, que os requisitos, certificados ou as licenças emitidos ou validados para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos da operação da aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5 — Nos casos em que, para efeitos de uma inspeção de placa a uma aeronave, operada por uma empresa designada por uma Parte, nos termos do n.º 3 acima mencionado, o acesso for negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte é livre de inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no n.º 4 supra e de tirar as conclusões referidas nesse número.

6 — Cada Parte, reserva-se o direito de suspender ou alterar, imediatamente, a autorização de exploração da empresa designada pela outra Parte caso a primeira Parte conclua, quer na sequência de uma inspeção de placa, de uma série de inspeções de placa, de recusa no acesso para efetuar uma inspeção de placa, e ainda na sequência de consultas de qualquer outra forma, que uma ação imediata é essencial à segurança da operação da empresa.

7 — Qualquer ação tomada por uma Parte de acordo com os números 2 ou 6 acima mencionados, será interrompida assim que o fundamento para essa ação deixe de existir.

8 — Caso a República Portuguesa tenha designado uma empresa de transporte aéreo cujo controlo regulamentar seja exercido e mantido por outro Estado Membro da União Europeia, os direitos da outra Parte previstos neste artigo aplicam-se igualmente no que respeita à adoção, ao exercício ou à manutenção dos requisitos de segurança por esse outro Estado Membro da União Europeia, e no que respeita à autorização de exploração dessa empresa.

## ARTIGO 16.º

### SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

1 — Em conformidade com os direitos e obrigações resultantes do direito internacional, as Partes reafirmam que o seu mútuo compromisso de protegerem a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações de acordo com o direito internacional, as Partes deverão, em particular, atuar em conformidade com o disposto:

a) Na Convenção referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963;

b) Na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia, em 16 de dezembro de 1970;

c) Na Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971, e no seu Protocolo Suplementar para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional, assinada em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988; e

d) Na Convenção relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal, em 1 de março de 1991.

e com as disposições de acordos multilaterais e protocolos que se tornem vinculativas em ambas as Partes.

2 — Nas suas relações mútuas as Partes atuarão, no mínimo, em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e que se denominam Anexos à Convenção, na medida em que sejam aplicáveis às Partes; estas exigirão que os operadores de aeronaves matriculadas nos seus territórios, ou operadores de aeronaves que nele tenham o seu principal local de negócios, a sua residência permanente ou nele se encontrem estabelecidos, ou no caso da República Portuguesa os operadores de aeronaves que se encontrem estabelecidos no seu território sob os Tratados da União Europeia e sejam detentores de Licenças de exploração válidas em conformidade com o Direito da União Europeia, e os operadores de aeroportos situados no seu território atuem em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação.

3 — As Partes prestarão, sempre que solicitada, toda a assistência necessária com vista a impedir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

4 — Cada Parte aceita que tais operadores de aeronaves fiquem obrigados a observar as disposições sobre segurança da aviação, referidas no n.º 2, exigidas pela outra Parte para a entrada no território dessa outra Parte, e também para a saída ou permanência no território do Estado do Qatar. Para a saída ou permanência no território da República Portuguesa, os operadores de aeronaves ficam obrigados a observar as disposições sobre segurança da aviação em conformidade com o Direito da União Europeia. Cada Parte assegurará a aplicação efetiva, dentro do seu território, de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte considerará também favorável-

mente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de adequadas medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça concreta.

5 — Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes ajudar-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e adotando outras medidas apropriadas, com vista a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça de incidente.

6 — Se uma Parte tiver problemas ocasionais, no âmbito das disposições deste Artigo relativas à segurança da aviação civil, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes podem solicitar de imediato consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte.

### ARTIGO 17.º

#### FORNECIMENTO DE ESTATÍSTICAS

As autoridades aeronáuticas de uma Parte deverão fornecer às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido destas, as estatísticas que possam ser razoavelmente exigidas para fins informativos.

### ARTIGO 18.º

#### TARIFAS

1 — Cada Parte permitirá que as Tarifas sejam estabelecidas por cada empresa designada com base em considerações comerciais de mercado. Nenhuma Parte exigirá às empresas designadas que consultem outras transportadoras aéreas sobre as Tarifas que aplicam ou propõem aplicar.

2 — Cada Parte poderá exigir, junto das respetivas Autoridades Aeronáuticas, a submissão prévia dos preços a aplicar com destino a ou à partida do seu Território pelas empresas designadas das duas Partes. Essa submissão por ou a favor das empresas designadas, poderá ser exigida num período não superior a 30 dias antes da data proposta para a sua entrada em vigor. Em casos especiais, a submissão poderá ser permitida num período inferior ao normalmente exigido. Se uma Parte permitir que uma transportadora aérea submeta um preço num período inferior, o preço entrará em vigor na data proposta para o tráfego originário no Território dessa Parte.

3 — Exceto se disposto de outro modo neste Artigo, nenhuma Parte tomará uma ação unilateral para prevenir a inauguração ou a continuação de um preço proposto para aplicação ou aplicado por uma empresa designada de qualquer das Partes para o transporte aéreo internacional.

4 — A intervenção das Partes ficará limitada à:

(a) Prevenção de tarifas cuja aplicação constitui um comportamento anticoncorrencial que terá ou aparenta ter ou pretende ter o efeito de enfraquecer um concorrente ou de excluir um concorrente da rota;

(b) Proteção dos consumidores face a tarifas excessivas ou restritivas devido ao abuso de posição dominante; e

(c) Proteção das empresas designadas face a preços artificialmente baixos.

5 — Se uma Parte considerar que, um preço proposto para aplicação por uma empresa designada da outra Parte para o transporte aéreo internacional, é inconsistente com as considerações estabelecidas no parágrafo (4) deste Artigo, deverá solicitar consultas e notificar a outra Parte sobre as razões da sua insatisfação o mais brevemente pos-

sível. Estas consultas terão lugar o mais tardar trinta (30) dias após a receção do pedido, e as Partes deverão cooperar no sentido de garantir a informação necessária com vista à resolução fundamentada do assunto. Se as Partes chegarem a um acordo relativamente a um preço sobre o qual tenha sido transmitida uma nota de insatisfação, cada Parte deverá usar os seus melhores esforços para que esse acordo entre em vigor. Sem esse acordo mútuo em contrário, o preço previamente existente continuará em vigor.

6 — As Tarifas a aplicar pela empresa designada do Qatar ao transporte inteiramente efetuado dentro da União Europeia ficarão submetidas ao Direito da União Europeia.

### ARTIGO 19.º

#### CONSULTAS

1 — A fim de assegurar uma estreita cooperação em todas as questões relativas à interpretação e aplicação do presente Acordo, as autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes consultar-se-ão, sempre que necessário, a pedido de qualquer das Partes.

2 — Tais consultas deverão ter início no prazo de quarenta e cinco (45) dias a contar da data de receção do pedido apresentado, por escrito, por uma Parte.

### ARTIGO 20.º

#### EMENDAS

1 — Se qualquer das Partes considerar conveniente emendar qualquer disposição do presente Acordo, poderá, a todo o momento, solicitar consultas à outra Parte. Tais consultas, deverão ter início no período de sessenta (60) dias a contar da data em que a outra Parte recebeu o pedido, por escrito.

2 — As emendas resultantes das consultas a que se refere o número anterior entrarão em vigor nos termos previstos no artigo 25.º

3 — No caso de as emendas recaírem somente sobre as disposições do Anexo, estas deverão ser acordadas entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

### ARTIGO 21.º

#### RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS

1 — Se surgir algum diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes deverão, em primeiro lugar, procurar solucioná-lo, por via diplomática, através de negociação.

2 — Se as Partes não chegarem a uma solução pela via da negociação, poderão acordar em submeter o diferendo à decisão de uma terceira entidade, ou, a pedido de qualquer uma das Partes, tal diferendo poderá ser submetido à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros, sendo nomeado um por cada Parte e o terceiro designado pelos dois assim nomeados.

3 — Cada uma das Partes deverá nomear um árbitro dentro do prazo de sessenta (60) dias a contar da data da receção, por qualquer das Partes, de uma notificação da outra Parte, feita por via diplomática e o terceiro árbitro será designado dentro de um novo período de sessenta (60) dias.

4 — Se qualquer das Partes não nomear um árbitro dentro do período especificado ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá, a pedido de qualquer das Partes, designar um árbitro ou árbitros

conforme for necessário. Nessa circunstância, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um Estado terceiro e assumirá as funções de presidente do tribunal arbitral.

5 — As Partes comprometem-se a cumprir qualquer decisão tomada ao abrigo do n.º 2 deste Artigo.

6 — Se, e na medida em que, qualquer uma das Partes ou as empresas designadas de qualquer uma das Partes não acatar a decisão proferida nos termos do n.º 2 deste Artigo, a outra Parte poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, por força do presente Acordo, tenha concedido à Parte em falta.

7 — Cada uma das Partes pagará as despesas do árbitro por si nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em partes iguais pelas Partes.

## ARTIGO 22.º

### VIGÊNCIA E DENÚNCIA

1 — Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

2 — Cada uma das Partes poderá, a qualquer momento, denunciar o presente Acordo.

3 — A denúncia deverá ser notificada à outra Parte e comunicada, simultaneamente, à Organização da Aviação Civil Internacional, produzindo efeitos doze (12) meses após a data de receção da notificação pela outra Parte.

4 — Caso a outra Parte não acuse a receção da notificação, esta será tida como recebida catorze (14) dias após a sua receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

## ARTIGO 23.º

### REGISTO

O presente Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

## ARTIGO 24.º

### CONFORMIDADE COM CONVENÇÕES MULTILATERAIS

Quaisquer convenções ou acordos multilaterais sobre transporte aéreo que entrem em vigor relativamente a ambas as Partes prevalecerão sobre o presente acordo e respetivos anexos.

## ARTIGO 25.º

### ENTRADA EM VIGOR

O presente Acordo entrará em vigor trinta (30) dias após a data da receção da última notificação, por via diplomática, de que foram cumpridos os respetivos requisitos de direito interno necessários para o efeito.

EM FÉ DO QUE os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Doha, no dia 28 de maio de 2012, em duplicado, nas línguas portuguesa, árabe e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. No caso de divergência de interpretação, prevalecerá o texto em língua inglesa.

**PELA REPÚBLICA PORTUGUESA:**

**Fernando Araújo, Embaixador de Portugal em Doha.**

**PELO GOVERNO DO ESTADO DO QATAR:**

**Abdulaziz Al Noaimi, Diretor da Autoridade da Aviação Civil.**

ANEXO

## Quadro de Rotas

### Secção 1

Rotas a serem operadas em ambos os sentidos pela empresa designada da República Portuguesa:

Pontos em Portugal	Pontos Intermédios	Pontos no Qatar	Pontos além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos intermédios.	Doha . . .	Quaisquer pontos além

### Secção 2

Rotas a serem operadas em ambos os sentidos pela empresa designada do Estado do Qatar:

Pontos no Qatar	Pontos Intermédios	Pontos em Portugal	Pontos além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos intermédios.	Lisboa, Porto, Faro.	Quaisquer pontos além

### Notas:

1 — A empresa designada de cada Parte pode, em qualquer ou em todos os voos, omitir escalas em quaisquer pontos intermédios e ou além acima mencionados, desde que os serviços acordados nas rotas comecem ou terminem no território da Parte que designou a empresa.

2 — A empresa designada de cada Parte pode selecionar quaisquer pontos intermédios e ou além à sua própria escolha e podem mudar a sua seleção na estação seguinte na condição de que não sejam exercidos direitos de tráfego entre aqueles pontos e o território da outra Parte.

3 — A empresa designada de cada Parte terá o direito de exercer direitos de tráfego de quinta liberdade nas seguintes rotas:

a) Para a empresa designada da República Portuguesa, à partida de pontos em Portugal, via quaisquer pontos intra-Europa, com destino a um ponto no Qatar;

b) Para a empresa designada do Estado do Qatar, à partida de pontos no Qatar, via pontos intra-União Europeia, com destino a um ponto em Portugal.

اتفاقية نقل جوي

بين

حكومة جمهورية البرتغال

و

حكومة دولة قطر

إن حكومة جمهورية البرتغال

و

حكومة دولة قطر

والمشار إليهما فيما بعد بـ (الطرفين)

بما أنهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر 1944م،

ورغبة منهما في تنظيم خدمات نقل جوي دولية على نحو آمن ومنتظم وتعزيز التعاون الدولي بالقدرة المستطاع فيما يتصل بتلك الخدمات،

ورغبة منهما في إبرام اتفاق تكملي للمعاهدة المذكورة لتعزيز تطوير خدمات جوية منتظمة بين إقليميهما وما ورأيهما،

قد اتفقتا على ما يلي:



**مادة (1)  
تعريف**

لغرض تطبيق أحكام هذه الاتفاقية، تكون للكلمات والعبارات التالية، المعاني الموضحة قرين كل منها، ما لم يقتض سياق النص معنى آخر:

**أ. المعاهدة:**

معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة 1944م، وتشمل أي ملحق معتمد بموجب المادة (90) من تلك المعاهدة وأي تعديل على الملحق أو المعاهدة بموجب المادتين (90) و (94) منها، طالما أن هذه الملحق والتعديلات أصبحت مارية المفعول لدى كل من الطرفين.

**ب. معاهدات الإتحاد الأوروبي:**

معاهدة الإتحاد الأوروبي ومعاهدة أداء الإتحاد الأوروبي.

**ج. سلطات الطيران:**

بالنسبة لحكومة لجمهورية البرتغال، المؤسسة الوطنية للطيران المدني، وبالنسبة لحكومة دولة قطر، رئيس الهيئة العامة للطيران المدني، أو في كلا الحالتين أي شخص أو هيئة مخولة للقيام بأية وظائف تمارسها حالياً السلطات المذكورة أو أية وظائف مماثلة.

**د. مؤسسة النقل الجوي المعنية:**

أي مؤسسة نقل جوي يتم تعيينها والترخيص لها وفقاً للمادة (3) من هذه الاتفاقية.

**هـ. الإقليم:**

بالنسبة للدولة: المعنى المحدد له في المادة (2) من المعاهدة.

**و. (خط جوي) و (خط جوي دولي) و (مؤسسة نقل جوي) و (الهبوط لأغراض غير تجارية):**

المعاني المحددة لكل منها في المادة (96) من المعاهدة.

**ز. التعرف:**

الأسعار التي تتفق لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والشروط التي تخضع لها هذه الأسعار بما في ذلك الأسعار والشروط التي تتعلق بالوكالة وغيرها من الخدمات المساعدة ويستثنى منها أجور وشروط نقل البريد.

**ح. الملحق:**

جدول الطرق المرفق بهذه الاتفاقية وأي شروط أو ملاحظات تظهر في هذا الملحق. كذلك أية تعديلات يتم الإتفاق عليها بين سلطات الطيران في كلا الطرفين. ويشكل ملحق هذه الاتفاقية ترتيباً إدارياً بين سلطات الطيران في كلا الطرفين.

**ط. الاتفاقية:**

هذه الاتفاقية والملحق المرفق بها وأي بروتوكولات أو مستندات مشابهة تعدل هذه الاتفاقية أو الملحق.

**ي. السعة:**

كمية الخدمات المقدمة وفقاً للاتفاقية، عادة تحسب بعدد الرحلات المعروضة في سوق أو على طريق جوي أثناء فترة محددة، مثل يومياً أو أسبوعياً أو موسمياً أو سنوياً.

**ك. رسوم الاستخدام:**

أسعار تقرر لمؤسسات النقل الجوي من قبل السلطات المختصة أو تسمح لهم بتقريرها مقابل تقديم منشآت المطار أو تسهيلات أو تسهيلات الملاحة الجوية، أو تسهيلات أو خدمات أمن الطيران، شاملاً الخدمات المتعلقة بالطائرات وأطقم قيادة الطائرات والركاب والأمتعة والبضائع.

**مادة (2)  
حقوق التشغيل**

1- يمنح كل طرف الطرف الآخر الحقوق التالية بشأن الخدمات الجوية الدولية للتشغيل من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر:

(أ) الطيران عبر إقليمه دون هبوط.

(ب) الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية.

2- يمنح كل من الطرفين الطرف الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لغرض تشغيل خدمات جوية دولية منتظمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر على الطرق المبنية في الجزء المخصص لذلك في الملحق، ويطلق على هذه الخدمات والطرق فيما بعد (الخدمات المنقطة عليها) و (الطرق المحددة) على التوالي. وتتمتع المؤسسة المعنية من قبل كل من الطرفين أثناء تشغيلها خدمة منقطة عليها على طريق محدد بالإضافة إلى الحقوق الموضحة في البند (1) من هذه المادة، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، بالحق في الهبوط في إقليم الطرف الآخر في النقاط المحددة لهذا الطريق في ملحق هذه الاتفاقية وذلك لغرض أخذ وإنزال الركاب والأمتعة والبضائع بما فيها البريد، مجتمعة أو متفرقة.

3- ليس في نص البند (2) من هذه المادة ما يمنح مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين حق نقل حركة نظير أجر أو مكافأة من نقطة داخل إقليم الطرف الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف.

4- إذا لم تستطع مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل طرف تشغيل خدمات على طرقها الجوية المعتادة بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات سياسية أو ظروف خاصة غير اعتيادية، يبذل الطرف الآخر قصارى جهده لتسهيل استمرارية تشغيل تلك الخدمات من خلال إعادة ترتيب تنظيم تلك الطرق الجوية مع منح حقوق النقل اللوقت الكافي حسب الضرورة لتسهيل تشغيل قابل للاستمرار. يطبق هذا الشرط دون تمييز بين مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرفين.

**مادة (3)**

**التعيين وترخيص التشغيل لمؤسسة النقل الجوي**

1. يحق لكل طرف تعيين مؤسسة نقل جوي واحدة لتشغيل الخدمات المنقطة عليها على الطرق المحددة في الملحق وأن يسحب أو يغير هذا التعيين. تتم هذه التعيينات خطياً وتبلغ إلى الطرف الآخر عبر القنوات الدبلوماسية.

2. عند استلام هذا التعيين والطلبات من مؤسسة النقل الجوي المعنية، بالشكل والطريقة المقررة لتراخيص التشغيل والتصاريح الفنية، يمنح الطرف الآخر التراخيص والتصاريح المناسبة بأقل قدر من التأخير في الإجراءات شريطة:

(أ) في حالة مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل جمهورية البرتغال:

(1) أن يكون قد تم تأسيسها في إقليم جمهورية البرتغال وفقاً لمعاهدات الإتحاد الأوروبي وأن يكون لديها ترخيص تشغيل ساري المفعول وفقاً لقانون الإتحاد الأوروبي؛ و

(2) أن تُراعى وتُمارس الرقابة التنظيمية الفعالة على مؤسسة النقل الجوي من قبل الدولة العضو بالإتحاد الأوروبي المسؤولة عن إصدار شهادة مشغل جوي لمؤسسة النقل الجوي وأن يتم تحديد سلطة الطيران ذات العلاقة بوضوح في التعيين.

(3) أن تكون مؤسسة النقل الجوي مملوكة مباشرة أو من خلال حصة الملكية الأكبر وأن تتم السيطرة الفعالة عليها من قبل الدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي أو الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة و/ أو من قبل مواطني هذه الدول.

(ب) في حالة مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل دولة قطر:

(1) أن يكون لمؤسسة النقل الجوي رخصة تشغيل وشهادة مشغل جوي سارية المفعول صادرة من قبل دولة قطر وأن تُراعى وتُمارس الرقابة التنظيمية الفعالة على مؤسسة النقل الجوي من قبل دولة قطر؛ و

(2) أن يكون مقر أصال مؤسسة النقل الجوي الرئيسي كائن في إقليم دولة قطر.

(ج) أن تكون مؤسسة النقل الجوي مؤهلة للوفاء بالشروط المنصوص عليها في التشريع المطبق عادة على تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف الذي ينظر في الطلب أو الطلبات.

**مادة (4)**

**رفض وإلغاء وتعليق وتقييد الحقوق**

1. يحق لكل طرف رفض أو إلغاء أو تعليق أو تقييد تراخيص التشغيل أو التصاريح الفنية لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر بموجب الحقوق الواردة في المادة (2) من هذه الاتفاقية، أو إخضاع ممارسة هذه الحقوق للشروط التي تعتبر ضرورية في حالة:

(أ) في حالة مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل جمهورية البرتغال:

(1) لم يتم تأسيسها في إقليم جمهورية البرتغال وفقاً لمعاهدات الإتحاد الأوروبي أو لا تملك ترخيص تشغيل ساري المفعول وفقاً لقانون الإتحاد الأوروبي؛ أو

(2) لا تمارس الرقابة التنظيمية الفعالة على مؤسسة النقل الجوي المعنية أو لا تراعى من قبل الدولة العضو بالإتحاد الأوروبي المسؤولة عن إصدار شهادة مشغل جوي لمؤسسة النقل الجوي، أو لم يتم تحديد سلطات الطيران ذات العلاقة بصورة واضحة في التعيين، أو

(3) مؤسسة النقل الجوي غير مملوكة مباشرة أو من خلال حصة الملكية الأكبر أو إذا لم تمارس السيطرة الفعلية من قبل الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي أو رابطة التجارة الحرة الأوروبية و/أو من قبل مواطني هذه الدول.

(ب) بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل دولة قطر:

(1) لا تملك مؤسسة النقل الجوي ترخيص تشغيل أو شهادة مشغل جوي سارية المفعول صادرة من قبل دولة قطر أو أن الرقابة التنظيمية الفعالة على مؤسسة النقل الجوي لا تُمارس أو لا تُراعى من قبل دولة قطر؛ أو

(2) لا يوجد مقر الأصال الرئيسي لمؤسسة النقل الجوي في إقليم دولة قطر.

(ج) في حالة إخفاق مؤسسة النقل الجوي المعنية في الوفاء بالشروط الواردة في التشريعات المطبقة عادة في تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف الذي ينظر في الطلب أو الطلبات؛ أو

(د) في حالة إخفاق مؤسسة النقل الجوي المعنية تلك في التقيد بتشريعات الطرف الذي يقوم بمنح الترخيص أو التصريح، أو

(هـ) في حالة إخفاق مؤسسة النقل الجوي المعنية في تشغيل الخدمات المنقطة عليها وفقاً للشروط الواردة في هذه الاتفاقية.

2. لا تمارس حقوق الرفض التوري أو الإلغاء أو التعليق أو التقييد أو فرض شروط إلا بعد التشاور مع الطرف الآخر ما لم يكن الرفض، أو الإلغاء أو التعليق أو التقييد أو فرض الشروط الواردة في البند (1) من هذه المادة، ضرورياً للحيلولة دون خروج أخرى للتشريع. يتم إجراء المشاورات خلال فترة ثلاثين (30) يوماً من تاريخ اقتراح عقدها ما لم يتم الإتفاق على خلاف ذلك.

**مادة (5)**

**قوانين وأنظمة المخول والتخليص**

1. تطبق تشريعات وإجراءات طرف المتعلقة بالدخول إلى أو البقاء في أو المغادرة من إقليمه المتعلقة بطائرة عاملة في خدمات جوية دولية أو المتعلقة بتشغيل وملاحة هذه الطائرة أثناء وجودها في إقليمه على طائرات كلا الطرفين عند الدخول إلى أو المغادرة من أو أثناء البقاء في إقليم الطرف الأول.

2. يجب التقيد بتشريعات وإجراءات طرف المتعلقة بالدخول إلى أو البقاء في أو المغادرة من إقليمه فيما يتعلق بالركاب وطاقم الطائرة والأمتعة والبضائع والبريد المنقول على متن الطائرة، مثل القوانين المتعلقة بالدخول والتخليص والهجرة والجوازات والجمارك والرقابة الصحية، من قبل مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر أو نيابة عن هؤلاء الركاب وطاقم الطائرة والأمتعة والبضائع والبريد عند الدخول إلى أو المغادرة من أو أثناء التواجد في إقليم هذا الطرف.

## مادة (6)

## الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1. تعفى الطائرات العاملة على الخدمات الدولية التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين وكذلك معداتها العادية وقطع الغيار وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم والإمدادات الفنية المستهلكة ومؤن الطائرة (شاملة الأطعمة والمشروبات والتبغ) الموجودة على متن تلك الطائرة من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم والضرائب الأخرى عند وصولها إلى إقليم الطرف الآخر، شريطة أن تنقل هذه المعدات، والإمدادات ومؤن الطائرة، على متن الطائرة لحين إعادة تصديرها أو استخدامها على جزء من الرحلة فوق ذلك الإقليم.
2. وينفس الدرجة، يعنى من ذات الرسوم الجمركية والرسوم والضرائب، باستثناء الرسوم المتعلقة بالخدمات المقدمة، ما يلي:
  - أ. مؤن الطائرة التي يتم تحميلها في إقليم طرف ضمن حدود تحدها سلطات ذلك الطرف ويغرض استخدامها على متن الطائرة المغادرة العاملة على خدمات جوية دولية من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر.
  - ب. قطع الغيار والمعدات العادية التي يتم إدخالها لإقليم أي من الطرفين لأغراض صيانة أو إصلاح طائرة عاملة على خدمات جوية دولية تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر.
  - ج. إمدادات الوقود وزيوت التشحيم والإمدادات الفنية المستهلكة الأخرى بغرض تزويد الطائرة المغادرة العاملة على خدمات جوية دولية من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر، ويسري هذا الإعفاء حتى في حالة استخدام هذه الإمدادات على جزء من الرحلة فوق إقليم الطرف الذي تم فيه تحميل هذه الإمدادات على متن الطائرة.
  - د. مواد الدعاية والملابس الرسمية ومستندات الطيران غير ذات قيمة تجارية، تستعمل من قبل مؤسسة نقل جوي معنية من قبل طرف، في إقليم الطرف الآخر بموجب استيراد مؤقت.
  - هـ. التجهيزات المكتبية التي يتم إدخالها بصفة استيراد مؤقت في إقليم أي من الطرفين بغرض استعمالها في مكاتب مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر، شريطة أن تنقل هذه التجهيزات في حيازة تلك المكاتب لمدة أقصاها (2) عامين من تاريخ إدخالها إلى ذلك الإقليم مع تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل.
  3. يجوز طلب إيقاف المواد المشار إليها في البند (2) من هذه المادة، تحت الإشراف من الرقابة الجمركية.
  4. لا يجوز إزلال المعدات العادية المحمولة على متن الطائرة والمواد والإمدادات الموجودة على متن الطائرة التابعة لمؤسسة نقل جوي معنية من قبل أي من الطرفين في إقليم الطرف الآخر، إلا بعد موافقة سلطات الجمارك لذلك الإقليم، وفي هذه الحالة يجوز أن تنقل تحت إشراف السلطات المذكورة لحين إعادة تصديرها أو خلافاً لذلك التصرف فيها وفقاً للنظم الجمركية.
  5. تطبق الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة أيضاً في الحالات التي تدخل فيها مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين في ترتيبات مع مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى لإعارة أو نقل المواد المحددة في البندين (1) و (2) من هذه المادة، في إقليم الطرف الآخر شريطة أن تتمتع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي تلك بمثل هذه الإعفاءات من ذلك الطرف الآخر.
  6. لا يوجد في هذه الاتفاقية ما يمنع جمهورية البرتغال من فرض ضرائب أو مبالغ أو جمارك أو رسوم أو أجور، على أسس خالية من التمييز، على إمدادات الوقود التي يتم التزود بها في إقليمها، للاستعمال في طائرة تابعة لمؤسسة نقل جوي معنية من قبل دولة قطر عاملة بين نقطة في إقليم جمهورية البرتغال ونقطة أخرى في إقليم جمهورية البرتغال أو في إقليم دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي.

## مادة (7)

## رسوم الإستخدام

1. يجوز لأي طرف فرض أو السماح بفرض رسوم عادلة ومعقولة لاستخدام المطارات والتسهيلات والخدمات الجوية الأخرى تحت إدارته.
2. لا يجوز لأي طرف فرض أو السماح بفرض رسوم على مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر، أعلى من تلك المفروضة على مؤسسات النقل الجوي التابعة له العاملة على خدمات دولية مماثلة.
3. يجب أن تكون هذه الرسوم عادلة ومعقولة ومبنية على أسس اقتصادية سليمة.

## مادة (8)

## حركة العبور المباشر

تخضع حركة العبور المباشر عبر إقليم أي طرف دون أن تغادر منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض باستثناء الإجراءات الأمنية ضد تهديدات التدخل غير المشروع مثل العنف واختطاف الطائرات والإجراءات العرضية لمواجهة تهريب العقاقير غير القانونية، إلى إجراءات مبسطة. تعفى الأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر من الرسوم الجمركية والرسوم والضرائب المشابهة الأخرى.

## مادة (9)

## الاعتراف بالشهادات والتراخيص

1. يعترف كل طرف بصحة سريان شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والتراخيص الصادرة أو المعتمدة وفقاً لقواعد وإجراءات الطرف الآخر، والتي لا تزال سارية المفعول، شاملاً في حالة جمهورية البرتغال، قوانين وأنظمة الاتحاد الأوروبي، وذلك بقصد تشغيل الخدمات المتفق عليها شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها تم إصدار هذه الشهادات والتراخيص أو اعتبارها سارية المفعول، مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للمعايير المقررة وفقاً للمعاهدة.

2. يسري أيضاً البند (1) من هذه المادة، فيما يتعلق بمؤسسة نقل جوي معنية من قبل جمهورية البرتغال تمارس وتراعى السيطرة التنظيمية عليها من قبل دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي.
3. وعلى أية حال، يحق لكل طرف، لفرض الطيران فوق إقليمه، أن يرفض الاعتراف بشهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة أو المعتمدة لمواطنيه من قبل الطرف الآخر أو من قبل أي دولة أخرى.

## مادة (10)

## التمثيل التجاري

1. يسمح لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف:
  - أ. أن تؤسس في إقليم الطرف الآخر مكاتب لترويج النقل الجوي وبيع تذاكر الطيران وكذلك التسهيلات الأخرى المطلوبة لتوفير النقل الجوي، وفقاً للتشريعات السارية لدى ذلك الطرف الآخر؛
  - ب. إدخال موظفي الإدارة والمبيعات والفنيين والتشغيل والموظفين المختصين الآخرين المطلوبين لتقديم الخدمات الجوية والاحتفاظ بهم في إقليم الطرف الآخر، وفقاً لتشريعات ذلك الطرف المتعلقة بالدخول والإقامة والتوظيف؛ و
  - ج. أن تمارس مباشرة أو من خلال وكلاء، وحسب رغبة مؤسسة النقل الجوي، بيع النقل الجوي في إقليم الطرف الآخر، وفقاً لتشريعات هذا الطرف ذات العلاقة.
2. تتخذ السلطات المختصة لدى كل طرف الخطوات الضرورية لضمان ممارسة مندوبي مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر لنشاطهم بطريقة منتظمة.

## مادة (11)

## الأشطة التجارية

1. يحق لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف بيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف الآخر ويكون أي شخص حر في شراء هذا النوع من الخدمات بعملة ذلك الإقليم أو بعملات دول أخرى قابلة للتحويل وفقاً لأنظمة صرف العملات الأجنبية السائدة.
2. عند ممارسة الأشطة التجارية، تطبق المبادئ المشار إليها في البند السابق من هذه المادة، على مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كل من الطرفين.

## مادة (12)

## تحويل وتحويل الإيرادات

1. يمنح كل طرف مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات المتحصل عليه في إقليم ذلك الطرف الآخر مقابل نقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد في إطار الخدمات المتفق عليها يتم التحويل على أساس سعر الصرف الرسمي للعملة القابلة للتحويل التي يتم بها الدفع.

## مادة (13)

## المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

1. يسمح كل طرف، على أسس متبادلة، لمؤسسات النقل الجوي المعنية لدى كلا من الطرفين بالمنافسة الحرة في تقديم خدمات النقل الجوي الدولي الخاضعة لهذه الاتفاقية.
2. يتخذ كل طرف الإجراءات المناسبة في نطاق سلطاته لإزالة جميع أشكال التمييز أو الممارسات المضادة للمنافسة أو العدائية عند موازنة الحقوق والامتيازات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
3. يجب أن لا تكون هناك قيود على السعة وعدد الرحلات و/أو نوع (أنواع) الطائرات التي يتم تشغيلها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين في أي نوع من الخدمات (ركاب أو بضائع، مجتمعة أو منفردة). يسمح لكل مؤسسة نقل جوي معنية أن تقرر عدد الرحلات والسعة التي تقدمها على الخدمات المتفق عليها.
4. لا يحق لأي طرف من الطرفين أن يقيد بصورة أحادية، حجم الحركة أو عدد الرحلات أو انتظام الرحلات أو نوع (أنواع) الطائرات التي يتم تشغيلها من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر، عدا ما تستدعيه المتطلبات الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو البيئية في ظل ظروف موحدة وفقاً للمادة (14) من المعاهدة.
5. لا يحق لأي من الطرفين أن يفرض على مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر حق شرط الرخص الأول أو شرط نسبة الحمولة أو رسم عدم الممانعة أو أي متطلبات أخرى متعلقة بالسعة أو عدد الرحلات أو الحركة من شأنها أن تكون غير منسجمة مع أهداف هذه الاتفاقية.

## مادة (14)

## إشعار جداول الرحلات

يجب على مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل طرف أن تبلغ سلطات الطيران لدى الطرف الآخر بجدول الرحلات للخدمات المتفق عليها بوضوح عدد الرحلات ونوع الطائرة ومدى الصلاحية قبل البدء في تسير خدماتها. ويسري هذا الطلب أيضاً على أي تعديلات تطرأ على ذلك.

## مادة (15)

## سلامة الطيران

1. يجوز لكل طرف، في أي وقت، طلب عقد مشاورات تتعلق بمعايير السلامة في أي جزئية تتعلق بطاقم الطائرة أو الطائرات أو أساليب تشغيلها المعتمدة من قبل الطرف الآخر. تبدأ مثل هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ تسليم ذلك الطلب.

2. بعد إجراء تلك المشاورات؛ إذا اكتشف طرف أن الطرف الآخر لا يراعي ولا ينفذ معايير السلامة بصورة فعالة في أي جزيئية ويصورة مساوية على الأقل للحد الأدنى للمعايير المقررة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة، فعلى الطرف الأول إخطار الطرف الآخر بما اكتشفه من نواحي قصور والخطوات الضرورية للالتزام بمعايير الحد الأدنى وبهذا على الطرف الآخر اتخاذ الخطوات التصحيحية المناسبة. في حالة إخطار الطرف الآخر في القيام بالإجراءات اللازمة خلال خمسة عشر (15) يوماً أو أي مدة أطول يتم الاتفاق عليها، يكون ذلك أساساً لتطبيق المادة (4) من هذه الاتفاقية.
3. على الرغم من التزاماتها المقررة الواردة في المادة (33) من المعاهدة تم الاتفاق على أن أي طائرة يتم تشغيلها بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين في خدمات نقل جوي من أو إلى إقليم الطرف الآخر، وأثناء وجود هذه الطائرة في إقليم الطرف الآخر فإنه يجوز فحصها من قبل الأشخاص المفوضين من ذلك الطرف الآخر، ويكون الفحص شاملاً داخل وخارج الطائرة، لفحص صلاحية مستندات الطائرة ومطابقها، والحالة العامة لها ولمعداتنا، (ويطلق على هذا الفحص "التفتيش في ساحة وقوف الطائرات") شريطة أن لا يؤدي مثل هذا الفحص إلى تأخير غير مبرر.
4. إذا أدى تفتيش أو سلسلة من عمليات التفتيش في ساحة وقوف الطائرات إلى ثبوت خطر جسيم يتمثل في أن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يتطابق مع معايير الحد الأدنى المقررة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة، أو وجود مخاوف جديّة بعدم المراعاة والتنفيذ الفعال لمعايير السلامة المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة؛ فإن الطرف الذي قام بعملية الفحص، إنفاذاً لأحكام المادة 33 من المعاهدة، يكون حراً في استنتاج أن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار الشهادة أو التراخيص المتعلقة بتلك الطائرة أو طاقمها أو اعتبارها سارية المفعول أو أن المتطلبات التي تم بموجبها تشغيل الطائرة، لا تساوي أو أعلى من معايير الحد الأدنى المقررة وفقاً للمعاهدة.
5. في حالة رفض مندوب مؤسسة نقل جوي معيّن من قبل طرف، السماح بفحص الطائرة التي تشغيلها نفس مؤسسة النقل الجوي المعنية، في ساحة وقوف الطائرات، طبقاً للبند (3) من هذه المادة جاز للطرف الآخر استنتاج ثبوت مخاوف جديّة من النوع المشار إليه في البند (4) من هذه المادة وإن يخلص إلى النتيجة المشار إليها في تلك البند.
6. يحتفظ كل طرف بحق تعليق أو تعديل تصريح تشغيل مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر بصورة فورية في حالة توصل الطرف الأول، سواء كنتيجة للتفتيش في ساحة وقوف الطائرات أو سلسلة من عمليات التفتيش في ساحة وقوف الطائرات أو رفض إجراء التفتيش في ساحة وقوف الطائرات أو عن طريق التشاور أو خلافه، إلى ضرورة اتخاذ إجراء فوري لحماية سلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.
7. يوقف أي إجراء يقوم به طرف طبقاً للبندين (2) أو (6) من هذه المادة بمجرد انتهاء الأسباب التي تم بناء عليها اتخاذها.
8. إذا قامت جمهورية البرتغال بتعيين مؤسسة نقل جوي تُمارس الرقابة التنظيمية عليها وتُراعى من قبل دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي؛ تسري حقوق الطرف الآخر بموجب هذه المادة بنفس المستوى فيما يتعلق باعتماد أو ممارسة أو مراعاة معايير السلامة من قبل الدولة الأخرى العضو في الاتحاد الأوروبي وفيما يتعلق بتخصيص التشغيل لمؤسسة النقل الجوي تلك.

#### مادة (16)

##### أمن الطيران

1. تشديداً مع حقوقها والتزاماتها المقررة بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان إن التزام كل منهما للأخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التنخلل غير المشروع يعد جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية، ويدون تقييداً لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي، يتعهد الطرفان بوجه خاص بالعمل طبقاً لأحكام:
- أ. الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963م.
- ب. إتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970م.
- ج. إتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 24 سبتمبر 1971م، والبروتوكول المكمل لها المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988م؛ و
- د. إتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال في 1 مارس 1991. وأحكام الاتفاقيات متعددة الأطراف التي يسري الالتزام بها على كلا الطرفين.
2. يعمل الطرفان كحد أدنى، في إطار العلاقات المتبادلة بينهما، وفقاً لأحكام أمن الطيران المقررة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق للمعاهدة، بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية قابلة للتطبيق على الطرفين، وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو مشغلي الطائرات الذين تكون مراكز أعمالهم الرئيسية أو مجال إقامتهم الدائمة في إقليميهما أو في حالة جمهورية البرتغال؛ مشغلي الطائرات المؤسسين في إقليميهما وفقاً لمعاهدات الاتحاد الأوروبي وتسلموا تراخيص تشغيل سارية المفعول وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي ومشغلي المطارات في إقليميهما بالعمل وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة تلك.
3. يتعهد الطرفان بتقديم جميع المساعدات الضرورية عند الطلب، لكل منهما بهدف منع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها، والمطارات والتسهيلات الملاحية الجوية، وأية تهديدات أخرى ضد أمن الطيران المدني.
4. يوافق كل طرف بأنه قد يطلب من مشغلي الطائرات أولئك، مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في البند (2) من هذه المادة المطلوبة من قبل الطرف الآخر للدخول في إقليم ذلك الطرف الآخر وكذلك للمغادرة من أو أثناء البقاء في إقليم دولة قطر. فيما يتعلق بالدخول إلى أو البقاء في إقليم جمهورية البرتغال، مطلوب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي. يتعهد كل طرف باتخاذ التدابير الكافية وتطبيقها بفعالية في إقليمه لتأكيد حماية الطائرة وتفتيش الركاب وطاقم الطائرة والمواد المحملة والأمتعة والبضائع ومستودعات الطائرة، قبل وأثناء عملية الصعود أو التحميل، وعلى كل طرف أن يعطي اعتبارات تعاطفية لكل طلب يقدم إليه من الطرف الآخر لاتخاذ تدابير أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.

5. عند وقوع حادث أو تهديد بالاستيلاء غير المشروع على طائرة مدنية أو أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة أو ركابها وطاقمها أو المطارات أو التسهيلات الملاحية الجوية، يلتزم كل من الطرفين بتقديم المساعدة للطرف الآخر وذلك من خلال تسهيل الاتصالات وأي تدابير أخرى ملائمة تستهدف إنهاء هذا الحادث أو التهديد فوراً وبسلام.
6. في حالة مواجهة أي من الطرفين لمصاعب في سياق هذه المادة تتعلق بسلامة الطيران المدني؛ يجوز لمسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين طلب عقد مشاورات عاجلة مع سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر.

#### مادة (17)

##### المعلومات الإحصائية

على سلطات الطيران التابعة لطرف تزويد سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر بناءً على طلبها بالمعلومات الإحصائية المناسبة المطلوبة للمعلم.

#### مادة (18)

##### التعريفات

1. يسمح كل طرف لكل مؤسسة نقل جوي معيّن بتقرير التعريف بناءً على إعتباراتها التجارية في السوق. لا يحق لأي طرف أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي المعنية التشاور مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى بشأن التعريفات التي تتقاضاها أو تقترح تقاضاها.
2. يجوز لكل طرف أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل من الطرفين الإيداع المسبق، لدى سلطات الطيران التابعة له، للأسعار والأجور التي يتم تقاضاها من قبل كلا الطرفين من أو إلى إقليمه، ويجوز طلب التسجيل من قبل أو من يمثل مؤسسات النقل الجوي، قبل مدة لا تقل عن ثلاثين (30) يوماً قبل تاريخ النفاذ المقترح. وفي حالات خاصة، يسمح بالتسجيل قبل فترة أقصر مما هو مطلوب عادة، وإذا سمح طرف لمؤسسة نقل جوي بتسجيل سعر في غضون فترة قصيرة يسري مفعول السعر في التاريخ المقترح للحركة الناشئة من إقليم ذلك الطرف.
3. إذا ما نُصّ عليه خلافاً لما ورد في هذه المادة، لا يجوز لأي طرف اتخاذ إجراء أحادي لمنع بده أو استمرار سعر مقترح فرضه أو مفروض من قبل مؤسسة نقل جوي معيّن من قبل أي من الطرفين للنقل الجوي الدولي.
4. يقتصر التنخلل من قبل الطرفين على التالي:
- أ. منع التعريفات التي يشكل تطبيقها سلوكاً ضد المنافسة أو من شأنها أو يرد بها إعاقة أو إبعاد منافس عن الطريق الجوي.
- ب. حماية المستهلكين من التعريفات العالية دون مبرر أو المقيدة بسبب إساءة استخدام الوضع المهيمن؛ و
- ج. حماية مؤسسات النقل الجوي المعنية من التعريفات المنخفضة بصورة زائفة.
5. إذا اعتقد طرف أن التعريف المقترحة من قبل مؤسسة نقل جوي معيّن من قبل الطرف الآخر للنقل الجوي الدولي لا تتسم مع الاعتبارات الواردة في البند (4) من هذه المادة، فعليه طلب عقد مشاورات وإشعار الطرف الآخر بأسباب عدم اقتناعه بالسرعة الممكنة. وتعد هذه المشاورات في مدة لا تزيد عن ثلاثين (30) يوماً بعد استلام الطلب وعلى الطرفين التعاون لتوفير المعلومات الضرورية لوضع حل معقول لهذه القضية. وإذا توصل الطرفان إلى اتفاق فيما يتعلق بتعريف تم إيداع إشعار بشأنها بعدم الاعتراض، فعلى كل طرف أن يبذل قصارى جهده لوضع ذلك الاتفاق موضع التنفيذ. وما لم ينص الاتفاق المتبادل على خلاف ذلك، تستمر التعريفات السائدة قبل ذلك في السريان.
6. تخضع التعريفات المفروضة من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل دولة قطر، للنقل المنفذ بشكل كامل داخل الاتحاد الأوروبي، إلى قانون الاتحاد الأوروبي.

#### مادة (19)

##### المشاورات

1. على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين التشاور مع بعضها البعض، حينما كان ذلك ضرورياً، يطلب من أي من الطرفين لتأكيد التعاون الوثيق فيما يتعلق بقضايا تفسير وتطبيق هذه الاتفاقية.
2. تبدأ مثل هذه المشاورات خلال خمسة وأربعين (45) يوماً من تاريخ استلام الطرف الآخر للطلب المكتوب.

#### مادة (20)

##### التعديلات

1. إذا رغب أي من الطرفين بتعديل أي حكم في هذه الاتفاقية، يجوز له في أي وقت طلب عقد مشاورات مع الطرف الآخر، ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم الطرف الآخر للطلب المكتوب.
2. تدخل التعديلات المشار إليها في البند (1) من هذه المادة، الناجمة عن المشاورات، حيز النفاذ وفقاً لما هو مقرر في المادة (25).
3. إذا كان التعديل قاصراً على الجداول الملحقة فتم الموافقة عليه بين سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين.

#### مادة (21)

##### تسوية المنازعات

1. إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين متعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، فعلى الطرفين، في المقام الأول، محاولة تسويته من خلال المفاوضات عبر القنوات الدبلوماسية.
2. إذا إخطق الطرفان في التوصل إلى تسوية عبر المفاوضات جاز لهما الاتفاق على حالة النزاع لاتخاذ قرار بشأنه إلى طرف ثالث، أو يطلب من أي من الطرفين، بحال النزاع إلى هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة محكمين، ويعين كل طرف محكم، وبدورهما يقومان بتعيين المحكم الثالث بالاشتراك.

## جدول الطرق

قسم 2

3. يقوم كل من الطرفين بتسمية محكمه خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم أي من الطرفين إشعاراً بطلب التحكيم مرسل من قبل الطرف الآخر عبر القنوات الدبلوماسية، ويتم تعيين المحكم الثالث خلال فترة ستين (60) يوماً لاحقة.

4. إذا اختلف أي من الطرفين في تعيين محكم خلال الفترة المحددة أو إذا لم يتم تعيين المحكم الثالث، فيجوز لأي من الطرفين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي أن يعين محكماً أو محكمتين حسب الحالة، وفي هذه الحالة يجب أن يكون المحكم الثالث من مواطني دولة ثالثة ويعمل كرئيس لهيئة التحكيم.

5. يتعهد الطرفان بالالتزام بأي قرار صادر بموجب البند (2) من هذه المادة.  
6. في حالة أو طوال فترة إخفاق أي طرف أو مؤسسة نقل جوي معينة في الالتزام بالقرار الصادر بموجب البند (2) من هذه المادة، يحق للطرف الآخر تقييد أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات كان قد منحها للطرف المخالف، وفقاً لهذه الاتفاقية.  
7. يتحمل كل طرف مصاريف المحكم الذي عينه. يتم تحمل مصاريف هيئة التحكيم المتبقية مناصفة بين الطرفين.

## مادة (22)

## المدة والإنهاء

1. تنزل هذه الاتفاقية سارية المفعول لفترة غير محددة.  
2. يحق لأي طرف في أي وقت إنهاء هذه الاتفاقية.  
3. يجب إشعار الطرف الآخر بقرار الإنهاء، وتبلغ منظمة الطيران المدني الدولي بذلك في نفس الوقت. يسري قرار الإنهاء بعد اثني عشر (12) شهراً من استلام الإشعار من قبل الطرف الآخر.  
4. في حالة عدم إقرار الطرف الآخر باستلام الإشعار، يعتبر بأنه قد تم استلامه بعد انقضاء أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي للإشعار.

## مادة (23)

## التسجيل

تسجل هذه الاتفاقية وأي تعديل عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

## مادة (24)

## المواصفة مع الاتفاقيات متعددة الأطراف

أي معاهدات أو اتفاقيات نقل جوي متعددة الأطراف تدخل حيز النفاذ فيما يتعلق بكلتا الطرفين تعتبر سائدة على هذه الاتفاقية وملاحقها.

## مادة (25)

## دخول حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد ثلاثين (30) يوماً من تاريخ استلام آخر إشعار، عبر القنوات الدبلوماسية، موضحاً استيفاء كل الإجراءات الداخلية المطلوبة لهذا الغرض.

وإثباتاً لما تقدم، قام المفوضان أدناه بالتوقيع على هذه الاتفاقية، وذلك بموجب السلطات المخولة لهما من حكومتيهما.

حررت هذه الاتفاقية ووقعت في الدوحة بتاريخ 28 من شهر مايو من عام 2012 من نسختين أصليتين باللغات البرتغالية والعربية والإنجليزية، ولكل منها ذات الحجية. وفي حالة الاختلاف حول تفسير نصوص هذه الاتفاقية، يرجح النص المحرر باللغة الإنجليزية.

عن حكومة دولة قطر	عن حكومة جمهورية البرتغال
رئيس الهيئة العامة للطيران المدني	سفير جمهورية البرتغال لدى دولة قطر
عبد العزيز محمد النعيمي	فيرناندو ارواجو
-----	-----

## ملحق

## جدول الطرق

قسم 1

الطرق الجوية التي تستغلها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية البرتغال في كلا الاتجاهين:

نقاط في البرتغال	نقاط وسطية	نقاط في قطر	نقاط فيما وراء
أية نقاط	أية نقاط وسطية	الدوحة	أية نقاط فيما وراء

الطرق الجوية التي تستغلها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل دولة قطر في كلا الاتجاهين:

نقاط في قطر	نقاط وسطية	نقاط في البرتغال	نقاط فيما وراء
أية نقاط	أية نقاط وسطية	لشبونة - أوبرتو - فارو	أية نقاط فيما وراء

## ملاحظات:

1. يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف في كل الرحلات أو في أي رحلة عدم خدمة أي نقطة من النقاط الوسطية أو نقاط فيما وراء، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق أو تنتهي في إقليم الطرف الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي.
2. يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف أن تختار أي نقاط وسطية و/ أو نقاط فيما وراء حسب رغبته، ويجوز لها أن تغير اختيارها في الموسم التالي شريطة عدم ممارسة حقوق نقل بين تلك النقاط وإقليم الطرف الآخر.
3. يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف ممارسة الحرية الخامسة لحقوق الحركة على الطرق التالية:
  - أ. بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية البرتغال، من نقاط في البرتغال عبر أي نقاط داخل الإتحاد الأوروبي إلى نقطة في قطر.
  - ب. بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل دولة قطر، من نقاط في قطر خلال نقاط داخل الإتحاد الأوروبي إلى نقطة في البرتغال.

## AGREEMENT ON AIR TRANSPORT BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF QATAR

The PORTUGUESE REPUBLIC and THE GOVERNMENT OF STATE OF QATAR, hereinafter referred to as “the Parties”,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to organize, in a safe and orderly manner, international air services and to promote in the greatest possible measure international cooperation in respect of such services; and

Desiring to establish an Agreement, supplementary to the said Convention, to foster the development of scheduled air services between and beyond their territories;

Have agreed as follows:

### ARTICLE 1

#### DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a) The term “**Convention**” shall mean the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, including any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those Annexes and amendments have become effective for both Parties;

b) The term “**EU Treaties**” shall mean the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;

c) The term “**Aeronautical Authorities**” shall mean, in the case of the Portuguese Republic, the National Institute of Civil Aviation, and in the case of the Government of the state of Qatar, the Chairman of Civil Aviation Authority or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;

d) The term “**designated airline**” shall mean any airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

e) The term “**territory**” shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

f) The terms “**air service**”, “**international air service**”, “**airline**” and “**stop for non-traffic purposes**” shall have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention;

g) The term “**tariff**” shall mean the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

h) The term “**Annex**” shall mean the Route Schedule attached to this Agreement and any Clauses or Notes appearing in such Annex, as well as any revisions agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties. The Annex to this Agreement is an administrative arrangement between the aeronautical authorities of both Parties.

i) The term “**Agreement**” shall mean this Agreement, the Annex attached thereto and any Protocols or similar documents amending this Agreement or the Annex;

j) The term “**capacity**” shall mean the amount(s) of services provided under the agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) offered in a market or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;

k) The term “**user charges**” shall mean a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services for aircraft, their crews, passengers and cargo.

## ARTICLE 2

### OPERATING RIGHTS

1 — Each Party grants to the other Party the following rights in respect of international air services conducted by the designated airline of the other Party:

a) The right to fly across its territory without landing, and

b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2 — Each Party grants to the other Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of the operation of scheduled international air services by the other Party’s designated airline on the routes specified in the appropriate Section of the Annex. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article and subject to the provisions of this Agreement, the right to make stops in the territory of the other Party at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and disembarking passengers, baggage, cargo and mail separately or in combination.

3 — Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Party the right of embarking, in the territory of the other Party, traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Party.

4 — If the designated airline of one Party are unable to operate services on their normal routing, due to armed conflict, political disturbances, or special and unusual circumstances the other Party shall make its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations. This provision shall be applied without discrimination between the designated airlines of the Parties.

## ARTICLE 3

### DESIGNATION AND OPERATING AUTHORIZATION OF AIRLINES

1 — Each Party shall have the right to designate an airline for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations. Those designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Party through diplomatic channels.

2 — On receipt of such a designation and applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedure delay, provided that:

a) In the case of an airline designated by the Portuguese Republic:

(i) It is established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with the Law of the European Union; and

(ii) Effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator’s Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation, and

(iii) The airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the EU or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.

b) In the case of an airline designated by the State of Qatar:

(i) the airline has a valid Operating Licence and Air Operator’s Certificate issued by the State of Qatar and effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the State of Qatar; and

(ii) the airline has its principal place of business in the territory of the State of Qatar.

c) The designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the legislation normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications.

## ARTICLE 4

### REFUSAL, REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF RIGHTS

1 — Each Party shall have the right to refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party

of the rights specified in Article 2 of this Agreement, or to submit the exercise of those rights to the conditions considered necessary, where:

a) In the case an airline designated by the Portuguese Republic:

(i) It is not established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with the law of the European Union; or

(ii) Effective regulatory control of the designated airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation, or

(iii) The airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the EU or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.

b) In the case of an airline designated by the State of Qatar:

(i) the airline does not have a valid Operating Licence or Air Operator's Certificate issued by the State of Qatar or effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the State of Qatar; or

(ii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the State of Qatar;

c) In the case the designated airline fails to meet the conditions prescribed under the legislation normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications; or

d) In the case of failure by such designated airline to comply with the legislation of the Party granting the authorisation or permission, or

e) In the case the designated airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2 — Unless immediate refusal, revocation, suspension, limitation or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of the legislation, the right to refuse, revoke, suspend, limit or impose conditions shall be exercised only after consultation with the other Party. The consultation shall take place within a period of thirty (30) days from the date of the proposal to hold it unless otherwise agreed.

## ARTICLE 5

### ENTRY AND CLEARANCE LAWS AND REGULATIONS

1 — The legislation and procedures of one Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of both Parties upon entering into or departing from or while within the territory of the first Party.

2 — The legislation and procedures of one Party relating to the admission to, stay in, or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail transported on board the aircraft, such as those relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and sanitary control, shall be complied with by the airline of the other Party, or on

behalf of such passengers, crew, baggage, cargo and mail upon entrance into or departure from or while within the territory of this Party.

## ARTICLE 6

### CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1 — Aircraft used in international services by the designated airline of either Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, other consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from custom duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Party, provided such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, or are used on the part of the journey performed over that territory.

2 — Equally exempt from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed, are the following:

a) Aircraft stores taken on board in the territory of a Party, within limits fixed by the authorities of that Party, and for use on board outbound aircraft engaged in international air services by the designated airline of the other Party;

b) Spare parts and regular equipment entered into the territory of a Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Party;

c) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies intended to supply outbound aircraft operated on international air services by the designated airline of the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken aboard.

d) advertising materials, uniform items and airline documentation having no commercial value used by the designated airline of one Party in the territory of the other Party under temporary importation;

e) the office equipment introduced in the territory of either Party in order to be used in the offices of the designated airline of the other Party provided that such equipment is in the disposal of those offices during three (3) years from the date of their introduction into that territory and the principle of reciprocity applies.

3 — All materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.

4 — The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of the designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5 — The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline of either Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Party.

6 — Nothing in this Agreement shall prevent the Portuguese Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the State of Qatar that operates between a point in the territory of the Portuguese Republic and another point in the territory of the Portuguese Republic or in the territory of another European Union Member State.

#### ARTICLE 7

##### USER CHARGES

1 — Each Party may impose or allow the imposition of just and reasonable charges for the use of airports, other facilities and air services under its control.

2 — Neither Party shall impose or allow the imposition on the designated airline of the other Party of charges higher than those imposed on its own airline engaged in similar international services.

3 — Such charges shall be just and reasonable and shall be based on sound economic principles.

#### ARTICLE 8

##### TRAFFIC IN DIRECT TRANSIT

Traffic in direct transit across the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against the threat of unlawful interference, such as violence and air piracy and occasional measures for the combat of illicit drug traffic, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from custom duties, charges and other similar taxes.

#### ARTICLE 9

##### RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1 — Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or rendered valid, in accordance with the rules and procedures of one Party, including, in the case of the Portuguese Republic, European Union laws and regulations, and still in force shall be recognised as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services, provided always that the requirements under which such certificates and licences were issued, or rendered valid, are equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

2 — Paragraph 1 of this Article also applies with respect to an airline designated by the Portuguese Republic whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State.

3 — Each Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted or validated to its own nationals by the other Party or by any other State.

#### ARTICLE 10

##### COMMERCIAL REPRESENTATION

1 — The designated airline of each Party shall be allowed:

a) To establish in the territory of the other Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as, in accordance with the legislation in force of

such other Party, other facilities required for the provision of air transportation;

b) To bring in and maintain in the territory of the other Party — in accordance with the legislation of such other Party relating to entry, residence and employment — managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation, and

c) In the territory of the other Party to engage — in accordance with the pertinent legislation of such other Party — directly and, at the airline discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2 — The competent authorities of each Party will take all necessary steps to ensure that the representatives of the airline designated by the other Party may exercise their activities in an orderly manner.

#### ARTICLE 11

##### COMMERCIAL ACTIVITIES

1 — The designated airline of each Party shall have the right to sell air transportation in the territory of the other Party and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries in accordance with the foreign exchange regulations in force.

2 — In the exercise of the commercial activities, the principles mentioned in the previous number shall be applied to the designated airlines of both Parties.

#### ARTICLE 12

##### CONVERSION AND TRANSFER OF REVENUES

Each Party grants to the designated airline of the other Party the right of free transfer at the official rate of exchange, in convertible currencies in which the payment is done, of the excess of revenue over expenditures achieved in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Party.

#### ARTICLE 13

##### PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1 — Each Party shall reciprocally allow the designated airlines of both Parties to compete freely in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2 — Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights and entitlements set out in this Agreement.

3 — There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the designated airline of the other Parties in any type of service (passenger or cargo, separately or in combination). Each designated airline is permitted to determine the frequency and capacity it offers on the Agreed Services.

4 — Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of services or the aircraft type(s) operated by the designated airline of the other Party, except as may be required for customs, technical,

operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 14 of the Convention.

5 — Neither Party shall impose on the designated airline of the other Party a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequencies or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

#### ARTICLE 14

##### NOTIFICATION OF TIMETABLES

1 — Prior to the inauguration of its services, the timetable of the agreed services, specifying the frequency, the type of aircraft and period of validity, shall be notified by the designated airline of one Party to the aeronautical authorities of the other Party. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.

#### ARTICLE 15

##### AVIATION SAFETY

1 — Each Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2 — If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, whereby the other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3 — Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the designated airline of one Party on services to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (called “ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay.

4 — If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5 — In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by a designated airline of one Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that designated airline the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6 — Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the airlines’ operation.

7 — Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8 — Where the Portuguese Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

#### ARTICLE 16

##### AVIATION SECURITY

1 — Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of:

a) The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963;

b) The Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970;

c) The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988; and

d) The Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.

and the provisions of multilateral agreements and protocols which will become binding on both Parties.

2 — The Parties shall, in their mutual relations, act as a minimum, in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or, in the case of the Portuguese Republic operators of aircraft which are established in its territory under the European Union Treaties and have received valid Operating Licences in accordance with European Union

Law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

3 — The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4 — Each Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 2 above required by the other Party for entry into the territory of that other Party and also for departure from, or while within, the territory of the State of Qatar. For departure from, or while within, the territory of the Portuguese Republic, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5 — When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6 — If a Party has occasional problems in the context of this Article on safety of civil aviation, the aeronautical authorities of both Parties may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party.

## ARTICLE 17

### PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of one Party shall supply the aeronautical authorities of the other Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes.

## ARTICLE 18

### TARIFFS

1 — Each Party shall allow Tariffs to be established by each designated airline based upon its commercial consideration in the market place. Neither Party shall require the designated airline to consult other airlines about the Tariffs they charge or propose to charge.

2 — Each Party may require prior filing with its Aeronautical Authorities, of prices to be charged to or from its territory by designated airlines of both Parties. Such filing by or on behalf of the designated airlines may be required by no later than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, filing may be permitted on shorter notice than normally required. If a Party permits an airline to file a price on short notice, the price shall become effective on the proposed date for traffic originating in the territory of that Party.

3 — Except as otherwise provided in this Article, neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged by

a designated airline of either Party for international air transportation.

4 — Intervention by the Parties shall be limited to:

(a) Prevention of tariffs whose application constitute anti-competitive behaviour which has or likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;

(b) Protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

(c) Protection of designated airlines from prices those are artificially low.

5 — If a Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline of the other Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph (4) of this Article, it shall request consultation and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

6 — The Tariffs to be charged by the air carrier(s) designated by Qatar for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

## ARTICLE 19

### CONSULTATIONS

1 — In order to ensure close cooperation concerning all the issues related to the interpretation and application of this Agreement, the aeronautical authorities of each Party shall consult each other whenever it becomes necessary, on request of either Party.

2 — Such consultations shall begin within a period of forty five (45) days from the date the other Party has received the written request.

## ARTICLE 20

### AMENDMENTS

1 — If either Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may at any time request consultations to the other Party. Such consultations, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party has received the written request.

2 — The amendments resulting from the consultations referred to in the previous paragraph shall enter into force according to what is established in Article 25.

3 — If the amendment relates only to the provisions of the Annex, it shall be agreed upon between the aeronautical authorities of both Parties.

## ARTICLE 21

### SETTLEMENT OF DISPUTES

1 — If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the

Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation through diplomatic channels.

2 — If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to a third entity or, at the request of either Party, the dispute may be submitted to an arbitration tribunal composed of three arbitrators, one appointed by each Party and, in turn, jointly appointing the third arbitrator.

3 — Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party of a notice sent by the other Party through diplomatic channels requesting arbitration, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

4 — If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

5 — The Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

6 — If and so long as either Party or the designated airline of either Party fail to comply with the decision given under paragraph 2 of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default.

7 — Each Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Parties.

## ARTICLE 22

### DURATION AND TERMINATION

1 — This Agreement shall remain in force for an undetermined period.

2 — Each Party may, at any time, terminate this Agreement.

3 — The termination must be notified to the other Party and, simultaneously, to the International Civil Aviation Organisation, producing its effects twelve (12) months after the receipt of the notification by the other Party.

4 — In case of failure of information to the other Party of the receipt of the notification, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

## ARTICLE 23

### REGISTRATION

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

## ARTICLE 24

### CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

Any multilateral air transport conventions or agreements coming into force in respect of both Parties shall be deemed to prevail over this Agreement and its Annexes.

## ARTICLE 25

### ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the receipt of the last notification, through diplomatic channels, indicating that all the internal procedures required for the purpose have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in Doha on the 28 of May of 2012, in duplicate, in the Portuguese, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English version shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT OF THE STATE OF QATAR:**

*Abdulaziz Al Noiaimi, Director of Civil Aviation Authority.*

**FOR THE PORTUGUESE REPUBLIC:**

*Fernando Araújo, Ambassador of Portugal in Doha.*

### ANNEX

#### Route Schedule

##### Section 1

Routes to be operated in both directions by the designated airline of the Portuguese Republic:

Points in Portugal	Intermediate Points	Point in Qatar	Beyond Points
Any points . .	Any intermediate points.	Doha . . .	Any beyond points

##### Section 2

Routes to be operated in both directions by the designated airline of the State of Qatar:

Points in Qatar	Intermediate Points	Point in Portugal	Beyond Points
Any points	Any intermediate points.	Lisbon, Oporto, Faro.	Any beyond points

#### Notes:

1 — The designated airline of each Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate and/or beyond points mentioned above, provided that the agreed services on the routes begin or end in the territory of the Party which has designated the airline.

2 — The designated airline of each Party may select any intermediate and/or beyond points at its own choice and may change its selection in the next season on condition that no traffic rights are exercised between those points and the territory of the other Party.

3 — The designated airline of each Party shall have the right to exercise fifth freedom traffic rights on the following routes:

a) For the designated airline of the State of Qatar, from points in Qatar via intra-European Union points to a point in Portugal.

b) For the designated airline of the Portuguese Republic, from points in Portugal via any intra-European points to a point in Qatar.

#### Aviso n.º 45/2014

Por ordem superior se torna público que, a 19 de agosto de 2011 e a 17 de janeiro de 2012, respetivamente, foram emitidas notas pela Embaixada do Estado do Qatar em Paris e pela Embaixada de Portugal em Doha, em que se comunica terem sido cumpridas as formalidades constitucionais internas de aprovação do Acordo de Cooperação Económica, Comercial e Técnica entre a República Portuguesa e o Estado do Qatar, assinado em Doha, a 7 de março de 2011.

O referido Acordo foi aprovado pelo Decreto n.º 1/2012, de 12 de janeiro de 2012, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 9, de 12 de janeiro de 2012, e nos termos do seu artigo 12.º, entrou em vigor no dia 16 de fevereiro de 2012.

Direção-Geral de Política Externa, 7 de março de 2014. — A Subdiretora-Geral, *Helena Maria Rodrigues Fernandes Malcata*.

## MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E ENERGIA

### Portaria n.º 75/2014

de 21 de março

A crescente utilização de computadores e leitores de suportes informáticos de informação tem vindo a conduzir ao consumo de crescentes quantidades de consumíveis informáticos, contribuindo para uma elevada produção de resíduos destes produtos.

Os consumíveis informáticos não constituem um fluxo específico de resíduos *per se*, pelo que quando não integrados em resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos, não dispõem, no seu fim de vida, de um circuito de recolha, tratamento e valorização adequados, acabando frequentemente por ser depositados juntamente com os resíduos indiferenciados, não se privilegiando a hierarquia das operações de resíduos e não se aproveitando o valor económico associado.

Embora a utilização de alguns suportes de informação descartáveis, como os CD e DVD, tenha vindo a diminuir devido à sua substituição por tecnologias mais modernas de armazenamento de informação, importa conceder-lhes um destino adequado, começando-se por se proceder à recolha destes resíduos que se encontrem na posse de cidadãos e entidades públicas ou privadas.

Com este objetivo foi planeada uma campanha de recolha de suportes informáticos de informação, a desenvolver no âmbito de uma parceria estabelecida com diversas entidades que mostraram disponibilidade em colaborar no âmbito das suas atividades, e que visa oferecer uma resposta a curto prazo de recolha destes suportes informáticos usados, com vista ao seu encaminhamento para reciclagem.

Pretende-se assim replicar neste âmbito o sucesso de outras campanhas como o Projeto Limpar Portugal que através da criação de um regime excecional aplicável a ações de voluntariado visou a remoção de resíduos de

zonas de deposição indevida e o seu encaminhamento para destino adequado.

Nesta conformidade, torna-se necessário aprovar as normas que permitam a simplificação dos procedimentos suscetíveis de constituir um constrangimento ou um obstáculo à realização desta campanha, e que se configuram com caráter excecional relativamente ao regime de gestão de resíduos.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 4 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 73/2011, de 17 de junho, manda o Governo, pelo Secretário de Estado do Ambiente, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objeto

1 — É aprovada a Campanha de Recolha «Vamos Gravar Esta Ideia!», doravante designada por «Campanha», com o objetivo de promover a recolha de suportes de informação descartáveis usados.

2 — São aplicáveis à Campanha as normas específicas previstas nos artigos seguintes que vigoram exclusivamente durante a sua duração e no seu âmbito.

3 — A Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA, I.P.) aprova o Regulamento da Campanha e disponibiliza-o no seu sítio da internet.

4 — A APA, I.P. pode protocolar formas de colaboração com as entidades interessadas que pretendam contribuir para a Campanha no âmbito da sua atividade.

#### Artigo 2.º

##### Recolha

1 — A Campanha abrange a recolha dos seguintes suportes de informação descartáveis usados: a) CD – compact disk; b) CD-R – recordable; c) CD-RW – rewritable; d) DVD – digital versatile disc; e) Disquetes; f) Blu-Ray.

2 — Podem ser disponibilizados pontos de recolha para efeitos da recolha dos suportes descartáveis usados durante o período de duração da Campanha.

3 — O transporte dos suportes descartáveis usados recolhidos está dispensado das Guias de Acompanhamento de Resíduos (GAR), com exceção dos resíduos enviados diretamente para um operador de gestão de resíduos.

4 — Apenas são considerados os suportes descartáveis usados recolhidos em recipientes devidamente identificados com o dístico da Campanha «Vamos Gravar Esta Ideia!».

5 — Deve ser efetuada a recolha seletiva de acordo com a hierarquia das operações de gestão de resíduos, visando a identificação dos suportes de informação usados passíveis de reutilização e aqueles cujo destino é a reciclagem, devendo os recipientes estar identificados.

#### Artigo 3.º

##### Dispensa de inscrição no Sistema Integrado de Registo

As pessoas singulares ou coletivas que participem na Campanha estão dispensadas de inscrição no Sistema Integrado de Registo da Agência Portuguesa do Ambiente, exclusivamente para efeitos da Campanha e durante a sua duração, e desde que não estivessem, por outra razão, obrigados a fazê-lo, nos termos do artigo 48.º do Decreto-Lei

n.º 178/2006, de 5 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 73/2011, de 17 de junho.

#### Artigo 4.º

##### Registo de informação

1 — Os operadores que receberem os resíduos resultantes desta recolha, ao nível da armazenagem antes do envio para valorização, registam, em ficheiro de controlo, informação relativa à origem, classificação, tipologia, transporte, quantidade e destino de resíduos rececionados por ponto de recolha, remetendo este ficheiro, posteriormente, à Autoridade Nacional de Resíduos, mensalmente, até 10 dias úteis após o período de recolha.

2 — A informação relativa aos suportes de informação usados visando a respetiva reutilização é registada no ficheiro de controlo pelas instituições que os recolhem, as quais remetem este ficheiro, posteriormente, à Autoridade Nacional de Resíduos, mensalmente, até 10 dias úteis após o período de recolha.

#### Artigo 5.º

##### Entrada em vigor

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

O Secretário de Estado do Ambiente, *Paulo Guilherme da Silva Lemos*, em 14 de março de 2014.

## MINISTÉRIO DA SAÚDE

### Portaria n.º 76/2014

#### de 21 de março

A Lei n.º 36/2013, de 12 de junho, aprovou o regime de garantia de qualidade e segurança dos órgãos de origem humana destinados a transplantação no corpo humano, de forma a assegurar um elevado nível de proteção de saúde humana.

O n.º 1 do artigo 7.º da Lei n.º 36/2013, de 12 de junho, estabelece que as atividades de colheita e transplantação de órgãos só podem ser autorizadas nas unidades que reúnam os requisitos definidos por portaria do membro do Governo responsável pela área da saúde, a qual deve prever a tramitação e enunciar todos os elementos que devem instruir os pedidos de autorização para as referidas atividades.

É este o objeto da presente portaria, considerando-se, do ponto de vista técnico-científico, mais adequado prever procedimentos e requisitos diferenciados para a atividade de colheita de órgãos e para a atividade de transplantação de dador cadáver, assim como, por outro lado, para atividade de colheita e transplantação de órgãos de dador vivo.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 7.º da Lei n.º 36/2013, de 12 de junho, manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Saúde, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objeto

A presente portaria regulamenta os termos em que devem ser autorizadas as unidades de colheita e transplanta-

ção de órgãos, bem como a respetiva tramitação, e todos os requisitos que devem instruir os pedidos de autorização das referidas atividades, nos termos do n.º 1 do artigo 7.º da Lei n.º 36/2013, de 12 de junho.

#### Artigo 2.º

##### Condições de autorização das unidades de colheita de órgãos de dador cadáver

A autorização da atividade de colheita de órgãos de dador cadáver só pode ser concedida a unidades hospitalares que reúnam os seguintes requisitos:

a) Disponham de um sistema para a qualidade e segurança, tal como previsto no artigo 9.º da Lei n.º 36/2013, de 12 de junho;

b) Disponham de um protocolo estabelecido com o hospital onde se encontra sediado o Gabinete Coordenador de Colheita e Transplantação, referido na Portaria n.º 357/2008, de 9 de maio, da sua área de referência, com o qual a unidade se deve articular para referência de todos os potenciais dadores de órgãos;

c) Disponham de um Coordenador Hospitalar de Doação, bem como dos meios e instrumentos para coordenar o processo de doação, incluindo a seleção e a avaliação dos dadores, de acordo com o previsto na Portaria n.º 357/2008, de 9 de maio, e no n.º 1 do artigo 10.º da Lei n.º 36/2013, de 12 de junho;

d) Garantam a disponibilidade de pessoal médico e de enfermagem qualificado através de formação específica nas áreas de doação e colheita de órgãos e dos meios técnicos necessários que permitam garantir a manutenção do dador e a realização do diagnóstico e certificação de morte, em conformidade com os critérios definidos por lei;

e) Garantam a disponibilidade dos serviços hospitalares adequados, incluindo meios complementares de diagnóstico e terapêutica para a realização de procedimentos que em cada momento se considerem prioritários e que permitam uma adequada avaliação clínica do dador;

f) Garantam a disponibilidade de instalações, materiais e equipamentos para a realização dos procedimentos em conformidade com a legislação aplicável e com as normas de boa prática clínica;

g) Garantam a disponibilidade de pessoal, instalações e serviços que permitam restaurar a aparência do corpo humano após a execução da colheita;

h) Disponham de salas operatórias concebidas, construídas, mantidas e geridas de acordo com a legislação aplicável e com as normas de boa prática clínica, de modo a garantir a qualidade e a segurança dos órgãos colhidos, tal como previsto no n.º 2 do artigo 10.º da Lei n.º 36/2013 de 12 de junho;

i) Assegurem que os profissionais das unidades de colheita dispõem de uma definição clara das suas responsabilidades, bem como de formação adequada às respetivas tarefas, conforme previsto no artigo 15.º da Lei n.º 36/2013, de 12 de junho;

j) Cumpram as determinações relativas à legislação médico-legal;

k) Obtenham parecer favorável do Instituto Português do Sangue e da Transplantação, I.P. (IPST, I.P.), no âmbito das suas competências em matéria de planeamento estratégico.

## Artigo 3º

**Procedimento de autorização de atividades de colheita de órgãos de dador cadáver**

O pedido de autorização para o exercício da atividade de colheita é apresentado pelo responsável máximo do estabelecimento de saúde, mediante requerimento redigido em língua portuguesa, dirigido ao Diretor-Geral da Saúde, dele devendo constar o seguinte:

- a) Tipo de colheita a realizar;
- b) Identificação do Coordenador Hospitalar de Doação e seu substituto, de acordo com o disposto na Portaria n.º 357/2008, de 9 de maio, e respetivo *curriculum vitae*;
- c) Qualificações do restante pessoal envolvido ou a envolver na atividade;
- d) Plano anual de atividades, incluindo o plano de formação anual, de acordo com o disposto na Portaria n.º 357/2008, de 9 de maio;
- e) Cópia do manual da qualidade e procedimentos operativos normalizados;
- f) Cópia do protocolo de cooperação estabelecido com o hospital onde se encontra sediado o Gabinete Coordenador de Colheita e Transplantação da sua área de referência;
- g) Memória descritiva da qual conste a identificação e planta das instalações, a identificação dos meios humanos e materiais, dos equipamentos, dos apoios interdisciplinares, bem como dos procedimentos operacionais de que o estabelecimento de saúde dispõe para desenvolver a atividade, de acordo com os requisitos previstos na presente Portaria;
- h) Cópia de acordos e protocolos celebrados com terceiros com relevância para a atividade de colheita;
- i) Comprovativo de condições para a utilização do sistema nacional de rastreabilidade e de biovigilância, de acordo com o disposto nos artigos 13.º e 14.º da Lei n.º 36/2013, de 12 de junho.

## Artigo 4º

**Condições de autorização das unidades de transplantação de órgãos de dador cadáver**

A atividade de transplantação de órgãos de dador cadáver só pode ser autorizada nas unidades que reúnam os seguintes requisitos:

- a) Disponham de um sistema para a qualidade e segurança, tal como previsto no artigo 9.º da Lei n.º 36/2013, de 12 de junho;
- b) Disponham de um responsável médico para cada programa de transplantação qualificado e certificado no tipo de transplante a realizar;
- c) Disponham de equipas médica e cirúrgica, dotadas de profissionais de saúde em número suficiente, qualificados por serviços idóneos autorizados para a atividade de transplantação e certificados no tipo de transplante que se pretende desenvolver.
- d) Assegurem a disponibilidade de médicos especialistas com experiência comprovada através de *curriculum* no diagnóstico e acompanhamento de patologias suscetíveis de admissão a terapêutica de transplantação, bem como no tratamento de complicações associadas ao tipo de transplante a realizar;
- e) Disponham de instalações, materiais e equipamentos necessários para a realização do tipo de transplante, quer na fase do pré-transplante, no pré e pós-operatório, quer durante o seguimento do doente após o transplante, em

conformidade com os padrões internacionalmente reconhecidos nesta área e as normas de boa prática clínica;

f) Garantam a disponibilidade prioritária dos serviços hospitalares bem como os meios humanos e materiais para a realização do tipo de transplante, seguimento clínico do recetor e tratamento das eventuais complicações associadas ao tipo de transplante a realizar;

g) Disponham de uma organização e regime de funcionamento para realizar o tipo de transplante que pretende desenvolver;

h) Obtenham parecer favorável do IPST, I.P., no âmbito das suas competências em matéria de planeamento estratégico;

i) Disponham de um sistema de notificação de reações e incidentes adversos graves, incluindo o registo de qualquer evento potencialmente relacionado com a qualidade e segurança do órgão transplantado e de qualquer reação adversa grave observada no recetor.

## Artigo 5º

**Procedimento de autorização de atividades de transplantação de órgãos de dador cadáver**

O pedido de autorização para o exercício da atividade de transplantação é apresentado pelo responsável máximo do estabelecimento de saúde, mediante requerimento redigido em língua portuguesa, dirigido ao Diretor-Geral da Saúde, dele devendo constar o seguinte:

- a) Tipo de transplante a realizar;
- b) Identificação do responsável médico pela equipa de transplantação e respetivo *curriculum vitae*;
- c) Qualificações do restante pessoal envolvido ou a envolver na atividade;
- d) Plano anual de atividades, incluindo o que respeita ao número de transplantes que se propõe realizar;
- e) Cópia do plano de formação anual, manual de qualidade e procedimentos operativos normalizados;
- f) Cópia(s) do(s) documento(s) de consentimento informado;
- g) Memória descritiva da qual conste a identificação e planta das instalações, a identificação dos meios humanos e materiais, dos equipamentos, dos apoios interdisciplinares, bem como dos procedimentos operacionais, de que o estabelecimento de saúde dispõe para desenvolver a atividade, de acordo com os requisitos previstos na presente Portaria;
- h) Cópia de acordos e protocolos celebrados com terceiros com relevância para a atividade de transplantação;
- i) Cópia do sistema de rastreabilidade e de biovigilância adotados;
- j) Disponham de um sistema de notificação de reações e incidentes adversos graves, incluindo o registo de qualquer evento potencialmente relacionado com a qualidade e segurança do órgão transplantado e de qualquer reação adversa grave observada no recetor.

## Artigo 6º

**Condições de autorização das unidades de colheita e transplantação de órgãos de dador vivo**

O transplante de órgãos de dador vivo só pode ser autorizado nos estabelecimentos hospitalares que reúnam os seguintes requisitos:

- a) Disponham de equipas médicas autorizadas e certificadas, com experiência de transplantação de dador cadáver de pelo menos 5 anos;

b) Disponham de um sistema para a qualidade e segurança, tal como previsto no artigo 9.º da Lei n.º 36/2013, de 12 de junho;

c) Disponham de uma equipa multidisciplinar com qualificação e experiência comprovada através de *curriculum* para a avaliação e seleção do dador vivo e para a realização da transplantação;

d) Disponham de uma Entidade de Verificação da Admissibilidade da Colheita para Transplante, nos termos do artigo 6º-A da Lei n.º 12/93, de 22 de abril, republicada pela Lei n.º 22/2007, de 29 de junho;

e) Disponham de instalações e materiais necessários para a realização da colheita, em conformidade com os padrões internacionalmente reconhecidos nesta área e as normas de boa prática clínica;

f) Assegurem a disponibilidade prioritária dos serviços hospitalares, incluindo laboratórios e técnicas de imagem necessários para garantir o estudo pré-operatório do dador e o correto tratamento das eventuais complicações que possam surgir durante o período pós-operatório;

g) Disponham de protocolos que assegurem a avaliação e seleção do dador vivo;

h) Garantam o seguimento do dador vivo após o processo de dádiva e colheita, conforme previsto no n.º 5 artigo 17.º da Lei n.º 36/2013, de 12 de junho;

i) Disponham de um registo atualizado de informações relativas aos dadores vivos e ao seu seguimento clínico, integrado no Registo Português de Transplantação, tal como previsto no n.º 4 do artigo 17.º da Lei n.º 36/2013, de 12 de junho;

j) Disponham de um sistema de notificação de reações e incidentes adversos graves, incluindo o registo de qualquer evento potencialmente relacionado com a qualidade e segurança do órgão doado e, consequentemente, com a segurança do recetor e de qualquer reação adversa grave, observada no dador vivo, que possa resultar da dádiva, de acordo com o previsto no n.º 5 artigo 17.º da Lei n.º 36/2013, de 12 de junho;

k) Obtenham parecer favorável do IPST, I.P., no âmbito das suas competências em matéria de planeamento estratégico.

#### Artigo 7º

##### Procedimento de autorização de atividades de colheita e transplantação de órgãos de dador vivo

O pedido de autorização para o exercício da atividade de transplantação é apresentado pelo responsável máximo do estabelecimento de saúde, mediante requerimento redigido em língua portuguesa, dirigido ao Diretor-Geral da Saúde, dele devendo constar o seguinte:

- a) A atividade para a qual é solicitada autorização;
- b) Identificação do responsável médico pela equipa de colheita e transplantação e respetivos *curricula vitae*;
- c) Qualificações do restante pessoal envolvido ou a envolver na atividade;
- d) Memória descritiva da qual conste a identificação e planta das instalações, a identificação dos meios humanos e materiais, dos equipamentos, dos apoios interdisciplinares, bem como dos procedimentos operacionais de que o estabelecimento de saúde dispõe para desenvolver a atividade, de acordo com os requisitos previstos na presente Portaria;
- e) Plano anual de atividades, incluindo o que respeita ao número de transplantes que se propõe realizar;

f) Cópia do plano de formação anual, manual de qualidade e procedimentos operativos normalizados;

g) Cópia do(s) documento(s) de consentimento informado;

h) Cópia do Despacho que criou a Entidade de Verificação da Admissibilidade da Colheita para Transplante, nos termos do n.º 2 do artigo 6º-A da Lei n.º 12/93, de 22 de abril, republicada pela Lei n.º 22/2007, de 29 de junho;

i) Dispor de um sistema de notificação de reações e incidentes adversos graves, incluindo o registo de qualquer evento potencialmente relacionado com a qualidade e segurança do órgão transplantado e de qualquer reação adversa grave observada no recetor.

#### Artigo 8.º

##### Instrução de processos de autorização de atividades de colheita e transplantação

1. A Direção-Geral da Saúde (DGS) analisa documentalmente as informações apresentadas.

2. A autorização das atividades requeridas é concedida no prazo de 30 dias úteis, salvo motivo fundamentado.

3. A DGS pode pedir esclarecimentos e informações complementares, bem como verificar localmente as respetivas conformidades, caso em que se suspenderá o prazo referido no número 2.

#### Artigo 9.º

##### Decisão

A autorização das atividades requeridas é comunicada ao requerente, ao IPST, I.P. e à Inspeção-Geral das Atividades em Saúde.

#### Artigo 10.º

##### Entrada em vigor

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

O Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Saúde, *Fernando Serra Leal da Costa*, em 14 de março de 2014.

## SUPREMO TRIBUNAL ADMINISTRATIVO

### Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo n.º 2/2014

#### Processo n.º 1790/13 – Pleno da 1ª Secção

Acordam no Pleno da Secção de C. A. do Supremo Tribunal Administrativo:

O Município de Braga interpôs este recurso para uniformização de jurisprudência do acórdão do TCA-Norte, datado de 30/07/2013, dizendo-o em oposição com o aresto do STA de 3/4/2003, proferido no processo n.º 1126/02.

O recorrente terminou a sua alegação de recurso enunciando as conclusões seguintes:

- a) O recorrente interpõe recurso para uniformização de jurisprudência do Acórdão do Tribunal Central Administrativo Norte, que se impugna nos termos do art. 152.º CPTA.

b) O acórdão impugnado foi notificado à recorrente no dia 2 de Agosto de 2013, pelo que decorrido o prazo de 5 dias previsto no art.º 6 CPC (em conjugação com o art. 153.º CPC e art. 147.º do CPTA) ou o prazo de 15 dias previsto no art. 150.º CPTA, o mesmo já se encontra transitado em julgado.

c) O acórdão a quo considera que o Relatório Final do Júri não se encontra devidamente fundamentado, enfermando de vício de falta de fundamentação.

d) Nos termos do art. 8.º do Programa de Concurso, a adjudicação será efectuada segundo o critério da proposta economicamente mais vantajosa, de acordo com o modelo de avaliação das propostas, constante do Anexo II ao programa de concurso. No âmbito da avaliação qualidade técnica da proposta (AQTP), o modo de execução da obra (MEO) é valorado em 50% e a adequação do plano de trabalhos (APT) nos restantes 50%, subdividindo-se estes em 50% para o plano de trabalhos, 25% para os meios humanos e serviços técnicos a afectar à obra e 25% para os meios e equipamentos a afectar à obra — cfr. p. 16 do programa de concurso.

e) Essa avaliação é feita pelo critério de distribuição de pontos em grelha de avaliação, sendo que em cada item, se o concorrente não aborde ou aborde de forma insuficiente o dito, ser-lhe-á conferida uma pontuação de 0 a 9 pontos; se abordar de forma razoável com reservas ser-lhe-á concedida uma pontuação de 10 a 13 pontos; se abordar bem o item sem reservas ser-lhe-á concedida uma pontuação de 14 a 17 pontos e se abordar o item plena e objectivamente ser-lhe-á concedida uma pontuação de 18 a 20 pontos.

f) Nesta medida, da fundamentação do acto de adjudicação consta a avaliação de propostas realizada nos termos descritos, sendo atribuído a cada item de cada proposta conforme fixada pelo Programa de Concurso a correspondente pontuação. A classificação dos concorrentes encontra-se — detalhadamente, aliás — vertida na grelha classificativa das valorações atribuídas a cada item, sendo a pontuação atribuída consignada em acta. É referenciado qual o elemento das peças concursais que serviu de base à valoração do júri bem como são concretamente rebatidas as apreciações em sede de audiência prévia dos reclamantes.

g) O acórdão a quo considera que «da leitura da grelha classificativa e da ordenação das propostas não se sabe, não se pode extrair de que forma obtiveram as pontuações, porque determinada proposta mereceu pontuação de 18 e outra 17 ou 19 (cfr. fls. 13 a 34), não obstante ter sido seguido o modelo de avaliação do referido anexo II. Neste anexo, junto a fls. 238 a 242, descrevem-se os factores e subfactores que densificam o critério de adjudicação. Porém, esses factores e subfactores quando aplicados ao caso concreto têm de ser explicitados, isto é, a administração, no caso o júri, tem de dizer mediante factos concretos porque àquele item é atribuído aquela concreta percentagem e não outra qualquer».

h) Ou seja, o acórdão a quo considera que vertidas as classificações na grelha de pontuação no relatório final, de acordo com os critérios previamente estabelecidos no Programa de Concurso e por referência a peças de concurso devidamente identificadas, concretizadas, entregues e disponíveis a todos os concorrentes, não é a fundamentação da decisão ainda assim suficiente.

i) Uma decisão que contraria frontalmente o douto acórdão do Supremo Tribunal Administrativo processo

nº 01126/02, datado de 03/04/2003 e relatado pelo Exmo, Senhor Juiz Conselheiro Pais Borges, disponível para consulta na base de dados DGSI, e cujo sumário proclama:

«I — As decisões administrativas de classificação ou valoração do mérito devem considerar-se suficientemente fundamentadas desde que, das respectivas actas, constem, directamente ou por remissão para outras peças do procedimento, os elementos, factores, parâmetros ou critérios com base nos quais o órgão decisor procedeu à ponderação determinante do resultado concreto a que chegou.

II — No âmbito de tais procedimentos, como é o caso do procedimento concursal, considera-se satisfeito o dever de fundamentação da classificação onerada desde que se mostrem vertidas na grelha classificativa previamente elaborada pelo júri as valorações atribuídas a cada ‘item’ e que posteriormente, seja consignada em acta a pontuação atribuída sem necessidade de se justificar aquela pontuação, sob pena de se incorrer em fundamentação da própria fundamentação (...).»

j) A situação em análise em ambos os acórdãos era análoga em termos fácticos e de direito, porquanto se atêm as mesmas normas e exigências de fundamentação (art. 125.º CPA e normas relacionadas) e porquanto os relatórios finais de ambos os concursos explicitavam a apreciação e pontuação das candidaturas de acordo com os parâmetros e respostas aos mesmos pré-estabelecidos na grelha de pontuação, no relatório replicada, detalhada relativamente a cada subcritério e não apenas aos critérios principais.

k) Em ambos os casos se cura de procedimentos concursais; em ambos os casos a parte impugnante não obteve vencimento; em ambos os casos a avaliação dos candidatos era feita segundo critérios previamente estabelecidos e posteriormente vertidos em grelha de critérios e métodos de avaliação (na factualidade do acórdão a quo, vd. art. 8.º do Programa de Concurso, em contraste com a p. do acórdão fundamento), em ambos os casos foi solevado o vício de falta de fundamentação do relatório final do júri — sendo, porém, a decisão diversa e oposta em cada um deles.

l) A questão de direito solevada, como já aventado, é exactamente a mesma. Daí que seja clara a identidade de aspectos que determinam a contradição entre o acórdão a quo e o acórdão fundamento e desembocarão nas pronúncias diversas quanto ao preenchimento ou não do vício de falta de fundamentação e que acabarão por se reflectir no vício imputado ao acórdão a quo — art. 152.º, n.º 2 CPTA.

m) Recuperando parte do acórdão a quo e sem prejuízo de citações mais desenvolvidas em corpo de texto, note-se que o mesmo afirma «da leitura da grelha classificativa e da ordenação das propostas não se sabe, não se pode extrair de que forma obtiveram as pontuações, porque determinada proposta mereceu pontuação de 18 e outra 17 ou 19 (cfr. fls. 13 a 34), não obstante ter sido seguido o modelo de avaliação do referido anexo II. Neste anexo, junto a fls. 238 a 242, descrevem-se os factores e subfactores que densificam o critério de adjudicação. Porém, esses factores e subfactores, quando aplicados ao caso concreto, têm de ser explicitados, isto é, a administração, no caso o júri, tem de dizer mediante factos concretos porque àquele item é atribuída aquela concreta percentagem e não outra qualquer.

n) Deste modo, o que o acórdão a quo acaba por consagrar é que a fundamentação por grelha classificativa,

pelo preenchimento de itens previamente elaborados e sua inserção no correspondente parâmetro com a valoração atribuída, não é fundamentação suficiente para a prolação de um acto administrativo, o que choca frontalmente com a orientação perfilada pelo Supremo Tribunal Administrativo, segundo o qual basta na fundamentação por grelha, o preenchimento da mesma é bastante.

o) Daí que o vício que se imputa ao acórdão a quo seja precisamente o de considerar que a fundamentação do acto administrativo pelo método de preenchimento de grelha de avaliação não foi, por si, suficiente.

p) No que, ademais, contraria diversa jurisprudência superior para lá da que consta como fundamento, como por exemplo o acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, proc. n.º 05035/09, datado de 17/11/2011, ou o acórdão do Tribunal Central Administrativo Norte, proc. n.º 00462/2000-Coimbra, datado de 22/06/2011.

A recorrida A....., SA, contra-alegou, concluindo do seguinte modo:

I. É jurisprudência firmada do Venerando Supremo Tribunal Administrativo que a identidade da questão de direito implica identidade da situação de facto, não havendo oposição de julgados se as soluções divergentes forem determinadas pela diversidade das situações de facto.

II. Entre o acórdão recorrido e fundamento não existe nem identidade das situações de facto, nem totalidade de identidade quanto às normas jurídicas aplicadas nos dois acórdãos e, nessa medida, afigura-se que o presente recurso para uniformização de jurisprudência deverá ser rejeitado.

III. Se assim não se entender, isto é, se se admitir existir divergência de entendimentos no acórdão recorrido e fundamento, então sempre se afigurará que a jurisprudência a uniformizar no âmbito do presente recurso deverá ser no sentido do acórdão recorrido.

IV. Entender-se de outra forma, ou seja, considerar-se satisfeito o dever de fundamentação da classificação operada desde que se mostrem vertidas na grelha classificativa previamente elaborada pelo júri as valorações atribuídas a cada item, fere o preceituado no art. 148.º do CCP, pois leva a que haja decisões obscuras, conceitos vagos e indeterminados.

V. A fundamentação de um ato administrativo deve revelar claramente qual foi o teor lógico, o raciocínio do autor do acto para, perante a situação concreta do procedimento, tomar aquela decisão – cfr. CPA Comentado (Mário Esteves de Almeida) – e, analisados os elementos supra referidos, um intérprete normal, colocado na posição de um bom pai de família, não percebe porque é que as deliberações foram tomadas naquele sentido e não em um outro e em que normas e factos se fundamentaram para terem o sentido que tiveram.

VI. No que aos requisitos da fundamentação diz respeito, que «em primeiro lugar tem que ser expressa, ou seja, enunciada no contexto do próprio acto pela entidade decisória. Em segundo lugar, a fundamentação tem que consistir na exposição, ainda que sucinta, dos fundamentos de facto e de direito da decisão. Não basta, pois, mencionar os factos relevantes ou anunciar uma ‘política pública’ justificativa da decisão: há que referir também o quadro jurídico que habilita a Administração a decidir, ou o decisor de certo modo. Trata-se de um corolário do princípio da legalidade como fundamento da acção administrativa.» — FREITAS

DO AMARAL - Cfr. Curso de Direito Administrativo, Vol. II, p. 352 e ss, 2001, Almedina.

VII. O dever de fundamentação expressa dos actos administrativos tem uma tripla justificação racional: habilitar o interessado a optar conscientemente entre conformar-se com um ato ou impugná-lo; assegurar a devida ponderação das decisões administrativas e permitir um eficaz controlo da actuação administrativa pelos tribunais.

VIII. Dever-se-á considerar que a mera indicação para grelhas classificativas, como pretende que seja entendido pelo recorrente, não é minimamente claro e perceptível para um destinatário normal compreender as razões que estão na base dos juízos avaliativos que o júri emitiu, ainda para mais, como no caso particular em que em sede de audiência prévia se questionava a classificação e de resposta apenas fundamentos vagos e inconclusivos.

IX. Aliás, o próprio Tribunal de Contas no processo n.º 1175/2012, na sua decisão 872/12-5. NOV-1.ª S/SDV, que não é certamente um destinatário médio, no processo de emissão de visto da empreitada em discussão, acolheu os mesmos fundamentos do tribunal a quo, tendo feito uma série de recomendações à recorrente, sendo uma delas precisamente a referente à falta de fundamentação,

X. É uma aplicação inconstitucional dos art. 148.º n.º 1 do CCP, 124.º e 125.º do CPTA, aplicar os mesmos no sentido de que é suficiente a fundamentação por remissão a uma grelha classificativa, pois viola o disposto nos arts. 268.º n.º 3 e 4 e 20.º da CRP, o que se invoca.

XI. Essa interpretação afecta o direito à tutela judicial efectiva, por criar uma aparência enganadora para as partes, uma vez que os destinatários não tomam o devido conhecimento em que termos é proferida a decisão.

XII. Atenta contra os princípios de Estado de Direito Democrático e seus corolários ao nível dos princípios derivados de confiança e acesso ao direito e justiça (art. 20.º da CRP), uma vez que cria um sistema de indefesa para as partes, pois as partes ao não compreenderem devidamente os motivos do ato administrativo dele serão incapazes de contrariar e, aceder à justiça convenientemente, pondo em causa os seus meios de reacção e defesa.

O Ex.º Magistrado do MºPº junto deste Pleno emitiu douto parecer no sentido de que não existe a denunciada oposição entre os dois arestos.

Damos aqui por reproduzida a matéria de facto tida por provada no acórdão recorrido, como genérica e ultimamente decorre do estatuído no art. 713.º, n.º 6, do CPC anterior – que é o aplicável «in casu», conforme se deduz do art. 7.º da Lei n.º 41/2013, de 26/6.

Passemos ao direito.

A acção de contencioso pré-contratual dos autos respeita a um concurso, tendente à celebração de um contrato de empreitada de obras públicas, onde a autora e ora recorrida ficou posicionada em 2.º lugar. Na petição inicial, a autora imputou à última deliberação do júri e ao acto de adjudicação, emanado da CM Braga, vícios de forma, por falta de fundamentação, e de violação de lei; e pediu, a título principal, que se anulassem tais actos e se lhe adjudicasse a empreitada ou, subsidiariamente, que se anulasse o concurso. Mais tarde, o TAF de Braga admitiu a ampliação do pedido em termos dele também abranger a «impugnação do contrato entretanto celebrado» pelo Município de Braga com a 1.ª classificada no concurso.

Na sentença final, o TAF de Braga entendeu que o aludido acto do júri não se mostrava fundamentado, disse

que esse seu juízo prejudicava o conhecimento das demais arguições e, com base naquele vício de forma, anulou a aludida deliberação do júri, «bem como o acto de adjudicação e o contrato de empreitada celebrado», julgando a acção procedente.

O Município de Braga apelou dessa sentença. Mas o TCA-Norte, através do acórdão de fls. 649 a 657, secundou a tese de que as pronúncias do júri e da entidade adjudicante careciam da fundamentação devida, motivo por que negou provimento ao recurso e manteve a decisão da 1.ª instância. E é deste aresto do TCA que o Município de Braga deduz o presente recurso para uniformização de jurisprudência, por considerar que ele se opõe, quanto à resolução de uma mesma questão fundamental de direito, ao que o STA decidiu no acórdão de 3/4/2003, proferido no processo n.º 1126/02.

«Ante omnia», há que ver se os dois arestos reciprocamente se opõem. Já dissemos que o acórdão recorrido decidiu que a classificação final das propostas apresentadas no concurso dos autos não estava fundamentada. E importa agora acrescentar que esse juízo arrancou da ideia de que a fundamentação não podia cingir-se à mera pontuação obtida pelas propostas nos diversos factores e subfactores constantes da grelha classificativa previamente estabelecida; pois impor-se-ia um esclarecimento factual complementar, que expusesse os raciocínios que integraram as propostas em cada item, de modo a explicar a ponderação que elas aí receberam. Note-se ainda que esta posição do acórdão recorrido, que repete a da sentença, não se baseou no pressuposto de que os itens daquela grelha, por uma insuficiente densidade discriminativa, seriam «ab origine» inaptos para explicar as pontuações e as classificações globais. Esta não foi, com efeito, a perspectiva das instâncias, que simplesmente confluíram na exigência de que, às diversas operações de subsunção de cada proposta nos vários constituintes da grelha classificativa – cuja bondade a autora não questionara – haveria de seguir-se um discurso que as explicasse e justificasse.

O acórdão fundamento, por seu turno, considerou que, nos procedimentos concursais, «considera-se satisfeito o dever de fundamentação da classificação operada desde que se mostrem vertidas na grelha classificativa previamente elaborada pelo júri as valorações atribuídas a cada ‘item’, e que, posteriormente, seja consignada em acta a pontuação atribuída, sem necessidade de se justificar aquela pontuação, sob pena de se incorrer em fundamentação da própria fundamentação». Decerto que esta posição inclui o pressuposto oculto de que os «elementos, factores parâmetros ou critérios com base nos quais o órgão decisor procedeu à ponderação» apresentam uma minúcia reticular que, para além do fim avaliativo, sirva ainda, e acessoriamente, como meio de esclarecimento das avaliações efectuadas. Mas já vimos que este derradeiro assunto não interfere na comparação a fazer entre os dois arestos.

Embora logo pareça haver alguma repugnância entre as pronúncias que retirámos dos acórdãos, a recorrida e o Ex.º Magistrado do MºPº neste Pleno negam que eles se oponham, fazendo-o por dois motivos: «primo», porque os dois arestos teriam incidido sobre realidades de facto diversas, o que, só por si, explicaria as suas diferentes decisões; «secundo», porque os acórdãos nem sequer teriam aplicado a mesma legislação. Mas esta argumentação não colhe.

É inevitável que acórdãos diferentes incidam sobre factuaisidades diversas. Porém, ao aferir-se da oposição

entre julgados, o que importa é apurar se, de um ponto de vista jurídico, esses factos, naturalisticamente distintos, são essencialmente os mesmos – identidade que só pode conseguir-se depois os submeter a um processo de abstracção, guiado pelo direito. Ora, a diferença entre os arestos – advinda do acórdão recorrido tratar de um concurso antecedente de uma empreitada de obras públicas, enquanto o acórdão fundamento versou sobre um concurso para a concessão de apoios às actividades teatrais – é, em si mesma, irrelevante; pois ambos os casos se unificam na medida em que, ao incidirem sobre concursos com grelhas classificativas, permitem que se coloque a mesma questão, que é a de saber se a fundamentação das notações das propostas apresentadas se basta, ou não, com o preenchimento da grelha.

Por outro lado, não é exacto que, distanciando-se do acórdão fundamento, o acórdão recorrido haja julgado o vício de forma à luz de exigências acrescidas às do CPA, insertas no art. 148.º do CCP. Se isso tivesse acontecido, seria impossível colocar os arestos em paralelo. Contudo, em sítio algum do acórdão recorrido, ou da sentença que ele confirmou, se disse que a anulação especialmente advinha de se activar esse art. 148.º. E, se é verdade que tal preceito foi citado na sentença e no acórdão, também é certo que neles se não atribuiu ao art. 148.º do CCP um qualquer «plus» relativamente ao dever de fundamentação que consta do art. 124.º do CPA – tendo as instâncias simplesmente dito que a «exigência de fundamentação» prevista naquela primeira norma «nasce do princípio geral» contido na última.

Portanto, é impossível recusar-se a oposição entre os julgados a pretexto de que eles incidiram sobre factos diferentes ou convocaram legislação diversa.

Mas falta ainda demonstrar positivamente que os dois arestos deveras se opõem entre si. A proposição jurídica fundamental – resolutive da «quaestio juris» comum aos acórdãos – a extrair do acórdão fundamento pode ser a seguinte: a classificação das propostas apresentadas num concurso está devidamente fundamentada mediante a pontuação por elas recebida nos «elementos, factores, parâmetros ou critérios» vertidos na grelha classificativa aplicável.

Ora, o acórdão recorrido opor-se-lhe-á se dele pudermos extrair uma proposição que contrarie ou contradiga a que «supra» expusemos. E não há dúvida que o aresto «sub specie» emitiu uma proposição jurídica contrária à sobredita, a que podemos dar a seguinte redacção: a classificação das propostas apresentadas num concurso não está devidamente fundamentada mediante a pontuação por elas recebida nos «elementos, factores, parâmetros ou critérios» vertidos na grelha classificativa aplicável; e isto porque, na óptica do mesmo aresto, se exige ainda que, relativamente a cada uma das operações de inserção das propostas nos itens da grelha classificativa, se explicita o «raciocínio» – como dizem o TAF de Braga e o TCA-Norte – que a norteou e fundamentou.

Assente que os acórdãos em confronto se articulam em mútua oposição, há agora que ver se aresto «sub censura» julgou bem a dita «quaestio juris» fundamental; ou se tal assunto deve ser resolvido de outra maneira – seja ela a do acórdão fundamento, seja a de uma «tertia via».

Seguiríamos o terceiro modo de enfrentar o vício de forma se devêssemos concluir que a grelha classificativa do concurso continha insuficiências originárias que comprometiam um cabal esclarecimento, «in fine», das

classificações atribuídas às propostas; ou que o art. 148.º do CCP formulava exigências de fundamentação que excediam os normais deveres do género, previstos no CPA. Mas nenhum destes pontos se verifica. Quanto ao primeiro, e para além da petição não ter encarado o vício de forma sob esse prisma, o que é logo decisivo, nada há, na factualidade provada, que sugira um tal desvalor na grelha classificativa adoptada no concurso. Quanto ao segundo, não vemos que o art. 148.º do CCP – ao impor que o júri elabore «um relatório final fundamentado» – haja introduzido quaisquer exigências especiais de fundamentação; sendo assim, o parâmetro desse dever de fundamentar continua a ser o que genericamente consta do CPA, já que a norma não aponta outro nem se vê a necessidade dele.

Tudo indica, pois, que a resolução da «quaestio juris» em apreço há-de seguir um dos dois arestos. E antecipamos já que a pronúncia preferível é a do acórdão fundamentado.

O dever de fundamentar os actos administrativos cumpre funções múltiplas, em que sobressaem, para além do acréscimo da imparcialidade e da transparência, o esclarecimento («auto» e «hetero») do processo decisório e do seu resultado. Ora, a ponderação das propostas apresentadas num concurso mediante a referência delas aos itens de uma grelha classificativa suficientemente densa, a que se sigam as operações aritméticas que quantifiquem as propostas e permitam a sua graduação recíproca, exprime e comunica logo a valia de cada uma delas – seja sob os vários aspectos parcelares por que foram apreciadas, seja globalmente – bem como os motivos da classificação que obtiveram. Por isso, a jurisprudência habitual do STA – onde se filia o acórdão fundamento – vem dizendo que essas operações de subsunção das propostas aos vários critérios, factores ou itens da referida grelha explicam, «per se», a ponderação que lhes foi atribuída no concurso, sem necessidade de um discurso complementar que, no fundo, redundaria numa fundamentação do já fundamentado. São exemplos dessa linha decisória os acórdãos do Pleno do STA de 31/3/1998 e de 13/3/2003, proferidos, respectivamente, nos recs. ns.º 30.500 e 34.396; linha que persiste neste Supremo, como mostra o aresto, mais recente, de 26/4/2006, tirado no proc. n.º 2083/03 e que aplica a ideia de que o dever de

fundamentação pode cumprir-se através do preenchimento de grelhas ou fichas previamente elaboradas.

E nada justifica que rompamos com essa jurisprudência, que integralmente satisfaz as funções que a fundamentação prossegue, designadamente a de esclarecer qualquer destinatário dos motivos das pontuações atribuídas às propostas. Assim, e ao invés do que afirma a aqui recorrida, tal solução não fere quaisquer normas ou princípios constitucionais, pois habilita os interessados a compreender os fundamentos do acto classificador e a reagir em conformidade. É, pois, falso que a fundamentação advinda da referência das propostas aos itens da grelha classificativa contrarie o disposto no art. 268.º, n.º 3, da CRP, ofenda o princípio da confiança ou ponha em causa a garantia de uma tutela jurisdicional efectiva.

Deste modo, o presente recurso merece provimento; o que implica que os autos voltem ao TCA-Norte para se promover a apreciação dos vícios arguidos «in initio litis» e ainda não conhecidos – por suposta prejudicialidade. E impõe-se uniformizar a jurisprudência do seguinte modo:

A avaliação das propostas apresentadas em concurso tem-se por fundamentada através da valoração por elas obtida nos vários itens de uma grelha classificativa suficientemente densa.

Nestes termos, acordam em conceder provimento ao recurso, em anular o acórdão «sub censura» e em determinar a baixa dos autos ao TCA-Norte, para os fins sobreditos.

Custas pela recorrida.

Após trânsito, publique-se (art. 152.º, n.º 4, do CPTA).

Lisboa, 21 de janeiro de 2014. — *Jorge Artur Madeira dos Santos* (relator) — *Alberto Augusto Andrade de Oliveira* — *Vitor Manuel Gonçalves Gomes* — *Alberto Acácio de Sá Costa Reis* — *António Bento São Pedro* — *António Polibio Ferreira Henriques* — *Maria Fernanda dos Santos Maçãs*, com a seguinte declaração: Não acompanho o Acórdão quando usa como critério uniformizador a expressão «grelha classificativa suficientemente densa». Em minha óptica a avaliação das propostas só pode ter-se por fundamentada através da valoração por elas obtida nos vários itens de uma grelha classificativa quando a mesma permita ao destinatário conhecer o «iter cognoscitivo» seguido. *Fernanda Maçãs*.

---

*I SÉRIE*



Depósito legal n.º 8814/85 ISSN 0870-9963

*Diário da República Eletrónico:*

Endereço Internet: <http://dre.pt>

*Contactos:*

Correio eletrónico: [dre@incm.pt](mailto:dre@incm.pt)

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750

Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A. Unidade de Publicações Oficiais, Marketing e Vendas, Avenida Dr. António José de Almeida, 1000-042 Lisboa