



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Sexta-feira, 12 de junho de 2015

Número 113

ÍNDICE

Presidência da República

Decreto do Presidente da República n.º 34/2015:

Ratifica o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República da Guiné Equatorial, assinado em Lisboa, a 15 de maio de 2014. 3711

Decreto do Presidente da República n.º 35/2015:

Ratifica a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos por Poluição causada por Combustível de Bancas, adotada em Londres, em 23 de março de 2001 3711

Decreto do Presidente da República n.º 36/2015:

Ratifica o Acordo de Cooperação entre a República Portuguesa e a República de Moçambique no Domínio da Defesa, assinado na Cidade do Maputo, em 4 de julho de 2012 3711

Assembleia da República

Resolução da Assembleia da República n.º 61/2015:

Aprova o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República da Guiné Equatorial, assinado em Lisboa, a 15 de maio de 2014. 3711

Resolução da Assembleia da República n.º 62/2015:

Aprova a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos por Poluição causada por Combustível de Bancas, adotada em Londres, em 23 de março de 2001 3725

Resolução da Assembleia da República n.º 63/2015:

Aprova o Acordo de Cooperação entre a República Portuguesa e a República de Moçambique no Domínio da Defesa, assinado na Cidade do Maputo, em 4 de julho de 2012 3735

Presidência do Conselho de Ministros

Resolução do Conselho de Ministros n.º 36/2015:

Aprova a Estratégia Nacional de Segurança do Ciberespaço 3738

Resolução do Conselho de Ministros n.º 37/2015:

Autoriza a permuta de um imóvel do Estado Português, designado por «Jardim da Parada», sito em Cascais, por imóveis do Município de Cascais, destinados à instalação e funcionamento de serviços públicos 3742

Resolução do Conselho de Ministros n.º 38/2015:

Aprova a classificação do Instituto de Gestão Financeira da Educação, I. P., para efeitos da determinação do vencimento dos membros do respetivo conselho diretivo 3743

Declaração de Retificação n.º 27/2015:

Retifica a Portaria n.º 152/2015, de 26 de maio, do Ministério da Agricultura e do Mar, que procede à terceira alteração à Portaria n.º 668/2010, de 11 de agosto, que reconhece como denominação de origem (DO) a designação «vinho verde», publicada no *Diário da República* n.º 101, 1.ª série, de 26 de maio de 2015 3744

Ministérios das Finanças, da Economia e da Solidariedade, Emprego e Segurança Social

Portaria n.º 175/2015:

Regulamenta o Programa de Estágios Profissionais na Administração Central do Estado (PEPAC) e revoga a Portaria n.º 18/2013, de 18 de janeiro 3744

Ministério da Agricultura e do Mar

Portaria n.º 176/2015:

Estabelece o procedimento a que deve obedecer o reconhecimento da entidade à qual é atribuída a organização de corridas de cavalos 3747

Região Autónoma dos Açores

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 20/2015/A:

Recomenda ao Governo Regional dos Açores e ao Governo da República o cumprimento da Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 11/2011/A, de 15 de junho — «Acompanhamento do processo de descontaminação e reabilitação na Praia da Vitória» 3748



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Decreto do Presidente da República n.º 34/2015

de 12 de junho

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea b) da Constituição, o seguinte:

É ratificado o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República da Guiné Equatorial, assinado em Lisboa, a 15 de maio de 2014, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 61/2015, em 27 de março de 2015.

Assinado em 3 de junho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 8 de junho de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Decreto do Presidente da República n.º 35/2015

de 12 de junho

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea b) da Constituição, o seguinte:

É ratificada a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos por Poluição causada por Combustível de Bancas, adotada em Londres, em 23 de março de 2001, aprovada pela Resolução da Assembleia da República n.º 62/2015, em 2 de abril de 2015.

Assinado em 4 de junho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 8 de junho de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Decreto do Presidente da República n.º 36/2015

de 12 de junho

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea b) da Constituição, o seguinte:

É ratificado o Acordo de Cooperação entre a República Portuguesa e a República de Moçambique no Domínio da Defesa, assinado na cidade de Maputo, em 4 de julho de 2012, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 63/2015, em 2 de abril de 2015.

Assinado em 4 de junho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 8 de junho de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 61/2015

Aprova o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República da Guiné Equatorial, assinado em Lisboa, a 15 de maio de 2014

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República da Guiné Equatorial, assinado em Lisboa, a 15 de maio de 2014, cujo texto, nas versões autenticadas nas línguas portuguesa e inglesa, se publica em anexo.

Aprovada em 27 de março de 2015.

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

ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DA GUINÉ EQUATORIAL

A República Portuguesa e a República da Guiné Equatorial, doravante designadas por «Partes», sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de dezembro de 1944:

Reconhecendo a importância do transporte aéreo como meio de criação e fomento da amizade, compreensão e cooperação entre os povos dos dois países;

Desejando organizar, de uma forma segura e ordenada, serviços aéreos internacionais e promover, o mais amplamente possível, a cooperação internacional no âmbito de tais serviços; e

Desejando concluir um Acordo, 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) 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 sejam vinculativos para 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, I. P., e, no caso da República da Guiné Equatorial, o Ministério da Aviação Civil da República da Guiné Equatorial 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» significa o acordado no artigo 2.º da Convenção;

f) As expressões «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transportes aéreos» e «escala para fins não comerciais» têm os significados que lhes são dados no artigo 96.º da Convenção;

g) A expressão «tarifa» significa os preços a pagar pelo transporte de passageiros, bagagem e carga, bem como as condições que regem a aplicação desses preços, incluindo os preços e condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, mas excluindo a remuneração ou as condições para o transporte de correio; e

h) A expressão «Anexo» significa o Quadro de Rotas apenso ao presente Acordo e quaisquer cláusulas ou notas constantes desse Anexo. O anexo ao presente Acordo é considerado parte integrante do mesmo.

Artigo 2.º

Concessão de direitos de tráfego

1 — Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos relativamente aos serviços aéreos internacionais explorados pelas empresas designadas da outra Parte:

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

2 — Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados no presente Acordo para efeitos de exploração de serviços aéreos internacionais regulares pelas empresas designadas da outra Parte, nas rotas especificadas na secção apropriada do Anexo. Tais serviços e rotas são doravante designados, respetivamente, por «os serviços acordados» e «as rotas especificadas». Ao operar um serviço acordado numa rota especificada, as empresas designadas por cada Parte usufruirão, para além dos direitos especificados no n.º 1 deste artigo, e sob reserva do disposto neste Acordo, do direito de aterrar no território da outra Parte, nos pontos especificados para o efeito no anexo ao presente Acordo, com o propósito de proceder ao embarque e desembarque de passageiros, bagagem, carga e correio.

3 — Nenhuma disposição do n.º 2 deste artigo deverá ser interpretada como conferindo às empresas designadas de uma Parte o direito de proceder, no território da outra Parte, ao embarque de tráfego transportado contra remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no território dessa Parte.

4 — Se as empresas designadas de uma Parte não puderem operar serviços nas suas rotas normais, por motivo de conflito armado, distúrbios de ordem política, ou circunstâncias especiais e extraordinárias, a outra Parte esforçar-se-á por facilitar a continuidade desse serviço através de adequados reajustamentos dessas mesmas rotas, incluindo a concessão de direitos pelo período que for necessário, por forma a propiciar a viabilidade das operações. Esta disposição deverá ser aplicada sem discriminação entre as empresas designadas das Partes.

Artigo 3.º

Designação e autorização de exploração de empresas

1 — Cada Parte tem o direito de designar uma ou mais empresas de transporte aéreo com o propósito de explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo e de retirar ou alterar tais designações. As designações

deverão ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte por via diplomática.

2 — Aquando da receção desta notificação, e da apresentação dos programas de uma empresa designada, no formato estabelecido para as autorizações operacionais e permissões técnicas, a outra Parte deverá, no prazo procedimental mínimo, conceder as autorizações e permissões apropriadas, desde que:

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

i) Esta esteja estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE e seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com o Direito da União Europeia; e

ii) O controlo efetivo de regulação da empresa designada seja exercido e mantido pelo Estado membro da UE 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 por Estados membros da UE ou por Estados da Associação Europeia de Comércio Livre e/ou por nacionais desses Estados;

b) No caso de uma empresa designada pela República da Guiné Equatorial:

i) Esta esteja estabelecida e tenha a sua sede no território da República da Guiné Equatorial e disponha de um certificado de operador aéreo válido em conformidade com a lei da República da Guiné Equatorial; e

ii) O controlo efetivo de regulação da empresa designada seja exercido e mantido pela República da Guiné Equatorial;

c) A empresa designada se encontre habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação normalmente aplicável à exploração dos serviços aéreos internacionais, pela Parte que aprecia a ou as candidaturas.

Artigo 4.º

Recusa, revogação, suspensão e limitação de direitos

1 — Cada uma das Partes tem o direito de recusar, revogar, suspender ou de limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas de uma empresa designada pela outra Parte quanto aos direitos especificados no artigo 2.º do presente Acordo, ou 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 estiver estabelecida no território da República Portuguesa nos termos dos Tratados UE ou não for titular de uma licença de exploração válida, em conformidade com o Direito da União Europeia; ou

ii) O controlo efetivo de regulação da empresa designada não seja exercido ou mantido pelo Estado membro da UE 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 con-

trolada por Estados membros da UE ou por Estados da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados; ou

iv) A empresa já esteja autorizada a operar ao abrigo de um acordo bilateral entre a República da Guiné Equatorial e outro Estado membro da UE e, ao exercer direitos de tráfego ao abrigo do presente Acordo numa rota que inclui um ponto nesse outro Estado membro, estaria a contornar restrições aos direitos de tráfego impostas pelo acordo bilateral entre a República da Guiné Equatorial e esse outro Estado membro; ou

v) A empresa seja detentora de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado membro da UE e não exista nenhum acordo bilateral de serviços aéreos entre a República da Guiné Equatorial e esse Estado membro, e tenham sido negados à empresa designada pela República da Guiné Equatorial direitos de tráfego para esse mesmo Estado membro;

b) No caso de uma empresa designada pela República da Guiné Equatorial:

i) Esta não estiver estabelecida e não tenha a sua sede no território da República da Guiné Equatorial ou não seja titular de um certificado de operador aéreo válido, em conformidade com a lei da República da Guiné Equatorial; ou

ii) O controlo efetivo de regulação da empresa não seja exercido ou mantido pela República da Guiné Equatorial;

c) A empresa designada não se encontre habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação normalmente aplicável à exploração dos serviços aéreos internacionais, pela Parte que aprecia a ou as candidaturas; ou

d) A empresa designada não cumpra a legislação da Parte que concedeu a autorização ou permissão; ou

e) A empresa designada deixe de operar os serviços acordados de acordo com as condições estabelecidas no presente Acordo.

2 — A menos que a imediata recusa, revogação, suspensão, limitação ou imposição das condições mencionadas no n.º 1 deste artigo sejam essenciais para evitar novas infrações à legislação, o direito de recusar, revogar, suspender, limitar ou impor condições apenas deverá ser exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tais consultas deverão realizar-se no prazo de 30 dias a contar da data da proposta para a sua realização, salvo acordo em contrário.

Artigo 5.º

Aplicação da legislação e procedimentos

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

2 — A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência, ou partida 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 controlo sanitário, serão cumpridos pela empresa designada da outra Parte, ou em nome desses passageiros, tripulações, ou dos titulares da bagagem, carga e correio aquando da entrada, saída ou permanência no território dessa Parte.

3 — Nenhuma das Partes deverá dar preferência às suas próprias empresas ou quaisquer outras em detrimento de empresas da outra Parte, que explorem serviços aéreos internacionais semelhantes, nas formalidades de entrada, saída, segurança da aviação civil, imigração, passaportes, *advance passenger information*, alfândega e quarentena, regulamentação postal e similares.

Artigo 6.º

Direitos aduaneiros e outros encargos

1 — As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas de qualquer 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 — Deverão ser igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e impostos, com exceção dos encargos relativos ao serviço prestado:

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

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

c) Combustíveis, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento à saída das aeronaves, utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas 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.

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 das empresas designadas de qualquer das Partes, só poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização 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 acordo com os regulamentos aduaneiros.

5 — As isenções previstas neste artigo deverão também ser possíveis nos casos em que as empresas designadas de qualquer das Partes tenham estabelecido acordos com outra

empresa ou empresas para o empréstimo ou a transferência, no território da outra Parte, dos produtos especificados nos n.ºs 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra empresa ou essas outras empresas beneficiem igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte.

6 — Nada no presente Acordo deverá impedir as Partes de aplicar, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa designada da outra Parte que opere, no caso da República Portuguesa, 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 UE; e, no caso da República da Guiné Equatorial, que opere entre um ponto situado na República da Guiné Equatorial e outro ponto situado na República da Guiné Equatorial.

Artigo 7.º

Taxas de utilização

1 — Cada Parte pode impor ou permitir que sejam impostas taxas justas e adequadas, com base em princípios económicos sólidos, pela utilização de aeroportos, outras instalações e de serviços de tráfego aéreo que estejam sob o seu controlo.

2 — Nenhuma Parte deverá impor ou permitir que sejam impostas às empresas designadas da outra Parte taxas mais elevadas que aquelas que são impostas às suas próprias empresas que explorem serviços internacionais semelhantes.

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 contra uma ameaça de interferência ilícita, tal como violência e pirataria aérea, e medidas ocasionais de combate ao tráfico ilícito de drogas. A bagagem e a carga em trânsito direto deverão ser isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos similares.

Artigo 9.º

Reconhecimento de certificados e licenças

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

2 — O n.º 1 também se aplica com respeito a uma empresa designada pela República Portuguesa cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado membro da União Europeia.

3 — No que respeita a voos sobre o seu próprio território, cada Parte reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer 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 — As empresas designadas de cada Parte deverão poder:

a) Estabelecer no território da outra Parte escritórios para a promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes de avião, bem como outras instalações exigidas para a 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, à venda direta de transporte aéreo e, se as empresas assim o entenderem, através dos seus agentes.

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

Artigo 11.º

Atividades comerciais

1 — As empresas designadas de cada Parte terão o direito de vender o 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 às empresas designadas de ambas as Partes.

Artigo 12.º

Conversão e transferência de lucros

1 — Cada Parte concede às empresas designadas pela outra Parte o direito de transferir livremente, à taxa de câmbio oficial, na moeda convertível em que é efetuado o pagamento, os excedentes das receitas sobre as despesas realizadas com o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio nos serviços acordados no seu território, exceto quando for incompatível com as leis ou regulamentos aplicáveis em tal território.

2 — Para os efeitos do presente artigo, a lei aplicável na República Portuguesa inclui todas as normas adotadas pela União Europeia.

Artigo 13.º

Capacidade

1 — Os serviços aéreos acordados oferecidos pelas empresas designadas das Partes deverão manter uma estreita relação com a procura de transporte nas rotas especificadas e deverão ter como objetivo principal a

oferta de capacidade adequada às necessidades reais e razoavelmente previsíveis, incluindo as variações sazonais, do transporte de tráfego embarcado ou desembarcado no território da Parte que tenha designado as empresas.

2 — A frequência e a capacidade a oferecer no transporte entre os respetivos territórios serão notificadas às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

3 — A exploração do transporte de tráfego, embarcado no território da outra Parte e desembarcado em pontos situados em países terceiros das rotas especificadas ou vice-versa, será efetuada de acordo com os princípios gerais aos quais a capacidade se deve adequar:

a) Exigências de tráfego embarcado ou desembarcado no território da Parte que designou as empresas;

b) Exigências de tráfego da área que a transportadora aérea atravessa, tendo em consideração os outros serviços de transporte aéreo estabelecidos pelas empresas dos Estados compreendidos nessa área; e

c) Exigências de uma exploração económica dos serviços considerados.

4 — A frequência e a capacidade a oferecer no transporte de tráfego mencionado no n.º 3 ficará sujeita à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

5 — No caso de as autoridades aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre a capacidade submetida ao abrigo do n.º 4, a questão será resolvida em conformidade com o artigo 19.º do presente Acordo.

6 — Se as autoridades aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre a capacidade a oferecer ao abrigo do n.º 3, a capacidade que poderá ser oferecida pelas empresas designadas das Partes não deverá exceder o total da capacidade, incluindo as variações sazonais, previamente acordada.

Artigo 14.º

Aprovação das condições de operação

1 — Os horários dos serviços aéreos acordados e, de uma forma geral, as condições da sua operação deverão ser notificados com pelo menos 30 dias de antecedência em relação à data prevista para a sua implementação. Qualquer alteração significativa a esses horários ou às condições da sua operação deverá ser igualmente notificada, às autoridades aeronáuticas, com pelo menos oito dias úteis de antecedência em relação à data prevista para a sua operação. O prazo acima indicado pode, em casos especiais, ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

2 — Em caso de alterações menores ou de voos suplementares, as empresas designadas de uma Parte deverão notificar as autoridades aeronáuticas da outra Parte, com pelo menos cinco dias úteis de antecedência em relação à data prevista para a sua operação. Em casos especiais, este prazo limite poderá ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

Artigo 15.º

Segurança aérea

1 — Cada Parte pode, em qualquer momento, solicitar consultas sobre os padrões de segurança adotados em quaisquer áreas relacionadas com a tripulação, aeronave ou com as condições da sua operação adotadas pela ou-

tra Parte. Tais consultas deverão realizar-se no prazo de 30 dias a contar desse pedido.

2 — Se, na sequência dessas consultas, uma Parte concluir 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 deve notificar a outra Parte dessas conclusões e das medidas 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 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 referidas no artigo 33.º da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada pelas empresas designadas de uma Parte em serviços de ou para o território da outra Parte pode, enquanto permanecer no território da outra Parte, ser objeto de um exame realizado pelos representantes autorizados da outra Parte, a bordo e no exterior da aeronave, a fim de verificar não só a validade dos documentos da aeronave e da sua tripulação, mas também o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (chamado «inspeção na plataforma de estacionamento»), desde que tal não implique atrasos desnecessários.

4 — Se, em consequência desta inspeção na plataforma de estacionamento ou de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento 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, os certificados ou as licenças emitidos ou validados para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos de operação da aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5 — Nos casos em que o acesso, para efeitos de uma inspeção na plataforma de estacionamento a uma aeronave operada por uma empresa designada por uma Parte, nos termos do n.º 3 acima mencionado, seja negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte pode inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no n.º 4 supra e de tirar as conclusões nele referidas.

6 — Cada Parte, reserva-se o direito de suspender ou alterar, de imediato, a autorização de exploração da empresa designada pela outra Parte, caso a primeira Parte conclua, quer em consequência de uma inspeção na plataforma de estacionamento, de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento, de recusa de acesso para efeitos de inspeção na plataforma de estacionamento, na sequência de consultas, quer ainda de qualquer outro modo, que uma ação imediata é essencial à segurança da operação da empresa.

7 — Qualquer ação empreendida por uma Parte de acordo com os n.ºs 2 ou 6 supra, deverá ser interrompida assim que o fundamento para essa ação deixe de existir.

8 — Caso a República Portuguesa tenha designado uma empresa cujo controlo de regulação 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, bem como, no que respeita à autorização de operação dessa empresa.

Artigo 16.º

Segurança da aviação civil

1 — Em conformidade com os seus direitos e obrigações decorrentes do Direito Internacional, as Partes reafirmam que a sua obrigação mútua 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 decorrentes do Direito Internacional, as Partes deverão, em especial, agir em conformidade com o disposto:

a) Na Convenção Relativa às Infrações e a Certos Outros Atos 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 na Haia, em 16 de dezembro de 1970;

c) Na Convenção para a Repressão de Atos 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 Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional, assinada em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988; e

d) Na Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos com o Propósito de Detecção, assinada em Montreal, em 1 de março de 1991.

2 — Nas suas relações mútuas as Partes deverão agir, no mínimo, em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional denominadas Anexos à Convenção, na medida em que estas disposições sobre segurança da aviação se apliquem às Partes; estas deverão exigir que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território, os operadores de aeronaves que nele tenham o seu estabelecimento principal ou a sua residência permanente, ou no caso da República Portuguesa os operadores de aeronaves que se tenham estabelecido no seu território nos termos dos Tratados da União Europeia e sejam detentores de licenças de exploração válidas em conformidade com o Direito da União Europeia, e que os operadores de aeroportos situados no seu território, ajam em conformidade com as referidas disposições relativas à segurança da aviação.

3 — As Partes deverão, a pedido, prestar toda a assistência necessária com vista a impedir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, respetivos passageiros e tripulações, de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

4 — Cada Parte concorda que se exija a esses operadores de aeronaves que cumpram as disposições relativas à segurança da aviação, referidas no n.º 2 supra, impostas pela outra Parte para a entrada no seu território, bem como para a saída, ou permanência no território da República da Guiné Equatorial. Para a partida, bem como permanência, no território da República Portuguesa, exige-se que os operadores de aeronaves cumpram as disposições relativas à segurança da aviação em conformidade com o Direito da União Europeia. Cada Parte deverá assegurar,

no seu território, a aplicação efetiva de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e aprovisionamentos, antes ou durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também deverá considerar favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de medidas especiais de segurança, razoáveis, 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, de aeroportos ou de instalações de navegação aérea, as Partes deverão ajudar-se mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, tendentes a pôr termo, de forma rápida e segura, a esse incidente ou ameaça de incidente.

6 — Se uma Parte tiver problemas ocasionais, no âmbito das disposições deste artigo relativas à segurança aérea, 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 — As tarifas serão estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os fatores relevantes, incluindo os interesses dos utilizadores, o custo de exploração, as características do serviço, um lucro razoável e outras considerações comerciais do mercado.

2 — As tarifas para o transporte aéreo internacional, operado em conformidade com o presente Acordo, não serão aprovadas pelas autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes.

3 — As Partes reconhecem que as forças do mercado serão o principal fator a ter em conta no estabelecimento das tarifas para o transporte aéreo. Sem limitar a aplicação das regras gerais do direito da concorrência e do consumidor em cada Parte, poderão realizar-se consultas em conformidade com o artigo 19.º, com vista a:

a) Prevenção de práticas excessivamente discriminatórias;

b) Proteção dos consumidores em relação a tarifas excessivamente elevadas ou restritivas devido ao abuso de posição dominante ou a práticas concertadas entre as transportadoras aéreas;

c) Proteção das empresas em relação a tarifas artificialmente baixas devido a subsídios ou ajudas governamentais diretos ou indiretos; e

d) Proteção das empresas em relação a tarifas artificialmente baixas, quando existe prova de que há intenção de eliminar a concorrência.

Artigo 19.º

Consultas

1 — A fim de assegurar uma estreita cooperação em todas as questões relativas à interpretação e aplicação deste

Acordo, as autoridades aeronáuticas das Partes deverão consultar-se, sempre que necessário, a pedido de qualquer uma das Partes.

2 — Tais consultas deverão ter início no prazo de 45 dias, a contar da data de receção pela outra Parte do pedido escrito.

Artigo 20.º

Revisão

1 — Se qualquer uma das Partes considerar que é conveniente alterar qualquer disposição deste Acordo, pode, em qualquer momento, solicitar consultas à outra Parte. Tais consultas deverão ter início no prazo de 60 dias a contar da data em que a outra Parte tiver recebido o pedido, por escrito.

2 — As emendas resultantes das consultas a que se refere o número anterior entram em vigor nos termos previstos no artigo 24.º

Artigo 21.º

Resolução de diferendos

1 — Em caso de diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação deste Acordo, deverão as Partes, em primeiro lugar, procurar resolvê-lo através de negociações, por via diplomática.

2 — Se as Partes não conseguirem resolver o diferendo por via da negociação, podem submetê-lo à decisão de uma entidade, ou, a pedido de qualquer uma das Partes, pode o diferendo ser submetido à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros. Cada Parte deverá designar um árbitro e os dois árbitros assim designados deverão escolher o terceiro.

3 — Cada uma das Partes deverá designar um árbitro no prazo de 60 dias, a contar da data em que uma das Partes tenha recebido da outra Parte notificação por via diplomática, do pedido de arbitragem, e o terceiro árbitro deverá ser escolhido nos 60 dias subsequentes.

4 — Se qualquer das Partes não designar um árbitro no prazo especificado ou se o terceiro árbitro não tiver sido escolhido, o presidente do conselho da Organização da Aviação Civil Internacional pode, a pedido de qualquer uma das Partes, designar um ou mais árbitros conforme o exija o caso. Nesses casos, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um Estado terceiro e atuar como presidente do órgão arbitral.

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

6 — Se, e enquanto, qualquer uma das Partes ou as empresas designadas de qualquer uma das Partes não cumprir a decisão tomada ao abrigo do n.º 2 deste artigo, a outra Parte pode limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, em virtude do presente Acordo, tenha concedido à Parte em falta.

7 — Cada uma das Partes deverá suportar os encargos relacionados com o árbitro por si nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em partes iguais entre as Partes.

Artigo 22.º

Vigência e denúncia

1 — Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

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

3 — A denúncia tem de ser notificada, simultaneamente, à outra Parte e à Organização da Aviação Civil Internacional. A denúncia produzirá efeitos 12 meses após a data de receção da notificação pela outra Parte.

4 — Caso a outra Parte não acuse a receção da notificação, esta deverá considerar-se efetuada 14 dias após a sua receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 23.º

Registo

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

Artigo 24.º

Entrada em vigor

1 — O presente Acordo entrará em vigor 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 Lisboa no dia 15 de maio de 2014 nas línguas portuguesa e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalece a versão em língua portuguesa.

Pela República Portuguesa:

Luís de Campos Ferreira, Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Cooperação.

Pela República da Guiné Equatorial:

Agapito Mba Mokuy, Ministro dos Assuntos Exteriores e Cooperação.

ANEXO

1 — Quadro de rotas

Secção 1

Rotas a serem operadas, em ambos os sentidos, pelas empresas designadas pela República Portuguesa:

Pontos em Portugal	Pontos intermédios	Pontos na Guiné Equatorial	Pontos além
Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.

Secção 2

Rotas a serem operadas, em ambos os sentidos, pelas empresas designadas pela República da Guiné Equatorial:

Pontos na Guiné Equatorial	Pontos intermédios	Pontos em Portugal	Pontos além
Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.

2 — Flexibilidade operacional

a) As empresas designadas de cada Parte podem, em alguns 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.

b) As empresas designadas de cada Parte podem seleccionar 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.

c) O exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade em pontos intermédios e ou além especificados fica sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

3 — Arranjos de cooperação comercial

a) Ao operar ou ao ter autorização para operar os serviços aéreos nas rotas acordadas, a empresa designada de uma Parte poderá estabelecer arranjos de cooperação ao nível do *marketing*, tais como partilha de código com:

uma empresa ou empresas de qualquer uma das Partes; e
uma empresa ou empresas de um país terceiro;

desde que nestes arranjos todas as empresas detenham os direitos adequados e satisfaçam os requisitos normalmente exigidos a tais arranjos.

b) Ambas as Partes acordam em que as empresas de qualquer das Partes, ao encetarem os arranjos de cooperação de partilha de código acima mencionados, poderão manter como transportadora «*marketing carrier*» qualquer número de serviços, bem como servir quaisquer pontos no território da outra Parte.

c) Quando as empresas da outra Parte celebrarem arranjos de *code-share*, as frequências utilizadas pela transportadora que não opera não serão contabilizadas para efeitos da capacidade a que tenha direito.

**AGREEMENT ON AIR TRANSPORT BETWEEN
THE PORTUGUESE REPUBLIC
AND THE REPUBLIC OF EQUATORIAL GUINEA**

The Portuguese Republic and the Republic of Equatorial Guinea, hereinafter referred to as “Parties”, being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944:

Acknowledging the importance of air transportation as means of creating and fostering friendship, understanding and co-operation between the people of the two countries;

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 to foster the development of scheduled air services between and beyond their territories;

agree as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of the present Agreement:

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 been adopted by 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, P.I., and in the case of the Republic of Equatorial Guinea, the Ministry of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea 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 the present 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; and

h) The term “Annex” shall mean the Route Schedule attached to the present Agreement and any Clauses or Notes appearing in such Annex. The Annex to this Agreement is considered an integral part thereof.

Article 2

Operating rights

1 — Each Party grants to the other Party the following rights in respect of international air services conducted by the airlines 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 airlines 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 airlines 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.

3 — Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines 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 airlines of one Party are unable to operate services on its normal routing because of 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 one or more airlines 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 of 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 Republic of Equatorial Guinea:

(i) It is established and has its headquarters in the territory of the Republic of Equatorial Guinea, and has a valid

Air Operator's Certificate in accordance with the Equatorial Guinea law; and

(ii) Effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Republic of Equatorial Guinea;

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 the present Agreement, or to submit the exercise of those rights to the conditions considered necessary, where:

a) In the case of 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;

(iv) It is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Republic of Equatorial Guinea and another Member State of the EU and by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by the bilateral agreement between the Republic of Equatorial Guinea and that other Member State; or

(v) It has an Air Operator's Certificate issued by a Member State of the EU and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Equatorial Guinea and that Member State, and traffic rights to that Member State have been denied to the airline designated by the Republic of Equatorial Guinea;

b) In the case of an airline designated by the Republic of Equatorial Guinea:

(i) It is not established and has not its headquarters in the territory of the Republic of Equatorial Guinea or does not have a valid Air Operator's Certificate in accordance with the Equatorial Guinea law; or

(ii) Effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Republic of Equatorial Guinea;

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 the present 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

Application of legislation and procedures

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, entity entitled of baggage, cargo and mail upon entrance into or departure from or while within the territory of this Party.

3 — Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine, postal and similar regulations.

Article 6

Custom duties and other charges

1 — Aircraft operating on international services by the designated airlines 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 — There shall also be exempt from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed:

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 airlines 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 airlines 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 airlines 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.

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 airlines 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 airlines 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 Parties 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 by the other Party that operates, in the case of the Portuguese Republic, between a point in the territory of the Portuguese Republic and another point in such territory or in the territory of another EU Member State; and, in the case of the Republic of Equatorial Guinea that operates, between a point in the territory of the Republic of Equatorial Guinea and another point in such territory.

Article 7

User charges

1 — Each Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges, based on sound economic principles, for the use of airports, other facilities and air services under its control.

2 — Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party charges higher than those imposed on its own airlines engaged in similar international services.

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 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 airlines 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 directly and, at the airlines 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 representation of the airlines designated by the other Party may exercise their activities in an orderly manner.

Article 11

Commercial activities

1 — The designated airlines of each Party shall have the right to sell, in the territory of the other Party, air transportation 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

1 — Each Party grants to the designated airlines 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 receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail on the agreed services in its territory, except where inconsistent with generally applicable law or regulation in such territory.

2 — For the purposes of this Article, the applicable law of the Portuguese Republic includes all measures taken by the European Union.

Article 13

Capacity

1 — The agreed services provided by the designated airlines of the Parties shall strive to meet the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated traffic requirements, including seasonal variations for the carriage of traffic embarked or disembarked in the territory of the Party which has designated the airlines.

2 — The frequency and capacity to be provided for the carriage between their respective territories shall be notified to the aeronautical authorities of both Parties.

3 — Provision for the carriage of traffic embarked in the territory of the other Party and disembarked at points in third countries on the specified routes or vice versa shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) The requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the Party, which has designated the airlines;

b) The requirements of traffic of the area through which the airline passes, after taking account of the other air transport services established by airlines of the States situated in the area; and

c) The requirements of economical through airline operation.

4 — The frequency and the capacity for the carriage of traffic referred to in paragraph 3 above shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Parties.

5 — In the event that the aeronautical authorities of the Parties do not fall in agreement upon the capacity submitted to them under paragraph 4 above, the matter shall be dealt with in accordance with Article 19 of this Agreement.

6 — If the aeronautical authorities of the Parties fail to agree on the capacity to be provided under paragraph 3 above, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Parties shall not exceed the total capacity, including seasonal variations, previously agreed to be provided.

Article 14

Approval of conditions of operation

1 — The time-tables of the agreed services and in general the conditions of their operation shall be notified at least thirty (30) days before the intended date of their implementation. Any significant modification to such time-tables or conditions of their operation shall also be notified, to the aeronautical authorities, at least eight (8) working-days before their intended operation. In special cases, the above set time limit may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

2 — For minor modifications or in case of supplementary flights, the designated airlines of one Party shall notify the aeronautical authorities of the other Party, at least five (5) working-days before their intended operation. In special cases, this time limit may be reduced subject to agreement of the said authorities.

Article 15

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, and that 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 airlines 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

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.

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 Republic of Equatorial Guinea. 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 the present 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 — The tariffs shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit and other commercial consideration in the market place.

2 — Tariffs for international air transport operated pursuant to this Agreement shall not be subject to approval of the aeronautical authorities of either Party.

3 — The Parties acknowledge that market forces shall be the primary consideration in the establishment of tariffs for air transportation. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Party, consultations may be initiated by either Party in accordance with Article 19 for the:

- a) prevention of unreasonably discriminatory practices;
- b) protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive because of the abuse of a dominant position or due to concerted practices among air carriers;
- c) protection of airlines from tariffs to the extent that they are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support; and
- d) protection of airlines from tariffs that are artificially low, where evidence exists as to an intent of eliminating competition.

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 number shall enter into force according to what is established in Article 24.

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 some entity, or the dispute may at the request of either Party be submitted for decision to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two thus nominated.

3 — Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other of a notice 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 airlines 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 Organization, 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 Organization.

Article 23

Registration

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

Article 24

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 Lisbon on the 15th of May of 2014, in the Portuguese and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the Portuguese version shall prevail.

For the Portuguese Republic:

Luís de Campos Ferreira, Secretary of State for Foreign Affairs and Cooperation.

For the Republic of Equatorial Guinea:

Agapito Mba Mokuy, Minister of Foreign Affairs and Cooperation.

ANNEX

1 — Route Schedule**Section 1**

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

Points in Portugal	Intermediate Points	Points in Equatorial Guinea	Beyond Points
Any points.	Any points.	Any points.	Any points.

Section 2

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the Republic of Equatorial Guinea:

Points in Equatorial Guinea	Intermediate Points	Points in Portugal	Beyond Points
Any points.	Any points.	Any points.	Any points.

2 — Operational flexibility

a) The designated airlines 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.

b) The designated airlines 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.

c) The exercise of fifth freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to agreement between the aeronautical authorities of both Parties.

3 — Cooperative marketing arrangements

a) In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, the designated airlines of one Party

may enter into co-operative marketing arrangements such as code-sharing with:

an airline or airlines of either Party; and
an airline or airlines of a third country,

provided that all airlines in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements.

b) It is the common understanding of both Parties that the airlines of either Party, when code-sharing in the above arrangements, shall be allowed to hold out as marketing carrier any number of services and to serve any points in the territory of the other Party.

c) Where the airlines of the other Party enter into code-sharing arrangements, the frequencies used by the non-operating carrier will not be counted against that carrier's capacity entitlement.

Resolução da Assembleia da República n.º 62/2015**Aprova a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos por Poluição causada por Combustível de Bancas, adotada em Londres, em 23 de março de 2001**

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos por Poluição causada por Combustível de Bancas, adotada em Londres, em 23 de março de 2001, cujo texto, na versão autenticada em língua inglesa e respetiva tradução para língua portuguesa, se publica em anexo.

Aprovada em 2 de abril de 2015.

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

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE, 2001

The States Parties to this Convention:

Recalling article 194 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, which provides that States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment;

Recalling also article 235 of that Convention, which provides that, with the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, States shall co-operate in the further development of relevant rules of international law;

Noting the success of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 in ensuring that compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships;

Noting also the adoption of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 in order to provide adequate, prompt and effective compensation for damage caused by incidents in connection with the carriage by sea of hazardous and noxious substances;

Recognising the importance of establishing strict liability for all forms of oil pollution which is linked to an appropriate limitation of the level of that liability;

Considering that complementary measures are necessary to ensure the payment of adequate, prompt and effective compensation for damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of bunker oil from ships;

Desiring to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases;

have agreed as follows:

Article 1**Definitions**

For the purposes of this Convention:

1) “Ship” means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever;

2) “Person” means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions;

3) “Shipowner” means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship;

4) “Registered owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship’s operator, “registered owner” shall mean such company;

5) “Bunker oil” means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil;

6) “Civil Liability Convention” means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended;

7) “Preventive measures” means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimise pollution damage;

8) “Incident” means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage;

9) “Pollution damage” means:

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and

(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures;

10) “State of the ship’s registry” means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly;

11) “Gross tonnage” means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969;

12) “Organisation” means the International Maritime Organisation;

13) “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organisation.

Article 2**Scope of application**

This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

(i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and

(ii) in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from

the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimise such damage.

Article 3

Liability of the shipowner

1 — Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.

2 — Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.

3 — No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:

(a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

(b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or

(c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

4 — If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.

5 — No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.

6 — Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.

Article 4

Exclusions

1 — This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.

2 — Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

3 — A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

4 — With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 9

and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Article 5

Incidents involving two or more ships

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Article 6

Limitation of liability

Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

Article 7

Compulsory insurance or financial security

1 — The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2 — A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

(a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;

(b) name and principal place of business of the registered owner;

(c) IMO ship identification number;

(d) type and duration of security;

(e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;

(f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3 — (a) A State Party may authorise either an institution or an organisation recognised by it to issue the certificate

referred to in paragraph 2. Such institution or organisation shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(b) A State Party shall notify the Secretary-General of:

(i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organisation recognised by it;

(ii) the withdrawal of such authority; and

(iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organisation authorised to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorised to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organisation shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4 — The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5 — The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6 — An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 of this article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

7 — The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8 — Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organisation or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9 — Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or

certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10 — Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.

11 — A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12 — Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1000, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.

13 — Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14 — If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

15 — A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Convention, or at any time thereafter, declare that this article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in article 2(a)(i).

Article 8

Time limits

Rights to compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought more than six years from the date of the incident which caused the damage. Where the incident consists of a series of occurrences, the six-years' period shall run from the date of the first such occurrence.

Article 9

Jurisdiction

1 — Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea, or in an area referred to in article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, insurer or other person providing security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States Parties.

2 — Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.

3 — Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

Article 10

Recognition and enforcement

1 — Any judgement given by a court with jurisdiction in accordance with article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except:

- (a) where the judgement was obtained by fraud; or
- (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

2 — A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

Article 11

Supersession clause

This Convention shall supersede any Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Convention would be in conflict with it; however, nothing in this article shall affect the obligations of States Parties to States not party to this Convention arising under such Convention.

Article 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 — This Convention shall be open for signature at the headquarters of the Organisation from 1 October 2001

until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.

2 — States may express their consent to be bound by this Convention by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

3 — Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 — Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

Article 13

States with more than one system of law

1 — If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2 — Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

3 — In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) in the definition of "registered owner" in article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;

(b) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;

(c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the relevant territorial unit; and

(d) references in articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognised in, the relevant territorial unit.

Article 14

Entry into force

1 — This Convention shall enter into force one year following the date on which eighteen States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1 million, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have

deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2 — For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 15

Denunciation

1 — This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention comes into force for that State.

2 — Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

3 — A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

Article 16

Revision or amendment

1 — A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organisation.

2 — The Organisation shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

Article 17

Depositary

1 — This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2 — The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and

(iv) other declarations and notifications made under this Convention;

(b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to this Convention.

Article 18

Transmission to United Nations

As soon as this Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 19

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

Done at London this twenty-third day of March, two thousand and one.

In witness whereof the undersigned being duly authorised by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

ANNEX

Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for bunker oil pollution damage

Issued in accordance with the provisions of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Name of Ship	Distinctive Number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Type of Security

Duration of Security

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name

Address

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 7(3)

The present certificate is issued under the authority of the Government of (full designation of the State) by (name of institution or organization)

At (Place) On (Date)

(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory notes

1 — If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.

2 — If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3 — If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4 — The entry “Duration of security” must stipulate the date on which such security takes effect.

5 — The entry “Address” of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

نسخة صادقة مصدقة من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001، التي حُررت في لندن في 23 آذار/مارس عام 2001 وأودع أصلها لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية.

此件系 2001 年 3 月 23 日订于伦敦的《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》的核证无误副本，其正本由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, done at London on 23 March 2001, the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23 mars 2001, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года, принятой в Лондоне 23 марта 2001 года, подлинник которой сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001, hecho en Londres el 23 de marzo de 2001, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表:

For the Secretary-General of the International Maritime Organization

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن،

لندن،

London,

Londres, le

Лондон,

Londres.

J/7963 (A/C/E/F/R/S)

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE A RESPONSABILIDADE CIVIL PELOS PREJUÍZOS POR POLUIÇÃO CAUSADA POR COMBUSTÍVEL DE BANCAS, 2001

Os Estados Partes nesta Convenção:

Relembrando o artigo 194.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, segundo o qual os Estados deverão adotar todas as medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho;

Relembrando também o artigo 235.º da mesma Convenção, segundo o qual os Estados deverão cooperar no sentido de continuar a desenvolver as regras de Direito Internacional pertinentes, a fim de assegurar uma indemnização pronta e adequada por todos os danos resultantes da poluição do meio marinho;

Notando o êxito da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 1992, e da Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 1992, no que toca a assegurar a indemnização das pessoas que sofram danos causados pela poluição resultante da fuga ou descarga para o mar de hidrocarbonetos transportados a granel em navios;

Notando também que a Convenção Internacional de 1996 sobre a Responsabilidade e a Indemnização por Danos ligados ao Transporte por Mar de Substâncias nocivas e potencialmente perigosas foi adotada tendo em vista a atribuição de uma indemnização adequada, pronta e efetiva pelos danos causados por incidentes relacionados com o transporte por mar de substâncias nocivas e potencialmente perigosas;

Reconhecendo a importância de estabelecer uma responsabilidade objetiva para todas as formas de poluição por hidrocarbonetos, ligada a uma limitação adequada do nível dessa responsabilidade;

Considerando que são necessárias medidas complementares para assegurar o pagamento de uma indemnização adequada, pronta e efetiva pelos danos causados pela poluição resultante de fugas ou descargas de combustível de bancas proveniente de navios;

Desejando adotar, a nível internacional, regras e procedimentos uniformes que visem a regulação das questões relativas à responsabilidade e a atribuição de uma indemnização adequada em tais circunstâncias;

acordam o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

Para efeitos desta Convenção:

1) «Navio» designa qualquer embarcação marítima e veículo de transporte marítimo, seja qual for o tipo;

2) «Pessoa» designa qualquer pessoa singular ou coletiva, ou qualquer entidade de direito público ou de direito privado, incluindo um Estado ou qualquer uma das suas subdivisões políticas;

3) «Armador» designa o proprietário, incluindo o proprietário registado, o afretador em casco nu, o gestor e o operador do navio;

4) «Proprietário registado» designa a pessoa ou pessoas em nome das quais o navio está registado, ou, na falta de registo, a pessoa ou pessoas proprietárias do navio. Todavia, no caso de um navio pertencente a um Estado e explorado por uma companhia que, nesse Estado, esteja registada como sendo o operador do navio, «proprietário registado» designa essa companhia;

5) «Combustível de Bancas» designa qualquer hidrocarboneto de origem mineral, incluindo óleo lubrificante, utilizado ou destinado a ser utilizado na exploração ou na propulsão do navio, bem como quaisquer resíduos desses hidrocarbonetos;

6) «Convenção sobre a Responsabilidade Civil» designa a Convenção Internacional de 1992 sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, tal como revista;

7) «Medidas de salvaguarda» designa quaisquer medidas razoáveis adotadas por qualquer pessoa após um incidente para prevenir ou minimizar os prejuízos causados por poluição;

8) «Incidente» designa qualquer ocorrência ou série de ocorrências com a mesma origem de que resultem prejuízos por poluição ou que constituam uma ameaça grave e iminente de tais prejuízos;

9) «Prejuízos por poluição» designa:

a) Perdas ou danos causados no exterior do navio por contaminação resultante da fuga ou descarga de combustível de bancas proveniente do navio, onde quer que ocorram

esta fuga ou descarga, desde que a indemnização pela deterioração do ambiente, excluindo os lucros cessantes motivados por essa deterioração, seja limitada ao custo das medidas de recuperação razoáveis efetivamente adotadas ou a adotar; e

b) O custo das medidas de salvaguarda e demais perdas ou danos causados por essas mesmas medidas;

10) «Estado de registo do navio» designa, em relação a um navio registado, o Estado em que o mesmo foi registado e, em relação a um navio não registado, o Estado que lhe tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira;

11) «Arqueação bruta» designa a arqueação bruta calculada de acordo com as regras para cálculos da arqueação constantes do anexo I da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969;

12) «Organização» designa a Organização Marítima Internacional;

13) «Secretário-Geral» designa o Secretário-Geral da Organização.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

Esta Convenção aplica-se exclusivamente:

a) Aos prejuízos por poluição causados:

i) No território, incluindo o mar territorial, de um Estado Parte; e

ii) Na zona económica exclusiva de um Estado Parte, definida em conformidade com o Direito Internacional, ou, se o Estado Parte não tiver definido essa zona, numa zona situada para além do mar territorial desse Estado e adjacente a ele, que esse mesmo Estado tenha definido em conformidade com o Direito Internacional e que não se estenda para além das 200 milhas marítimas a contar das linhas de base utilizadas para a medição da largura do seu mar territorial;

b) Às medidas de salvaguarda, onde quer que sejam adotadas, para prevenir ou minimizar esses prejuízos.

Artigo 3.º

Responsabilidade do armador

1 — Com exceção do disposto nos n.ºs 3 e 4, o armador responde pelos prejuízos por poluição causados pelo combustível de bancas existente a bordo ou proveniente do navio no momento do incidente ou, se o incidente for constituído por uma série de ocorrências com a mesma origem, no momento da primeira ocorrência.

2 — Havendo mais do que uma pessoa responsável em conformidade com o n.º 1, a sua responsabilidade será conjunta e solidária.

3 — O armador não será responsável pelos prejuízos por poluição se provar que os mesmos:

a) Resultaram de um ato de guerra, de hostilidades, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenómeno natural de carácter excecional, inevitável e irresistível; ou

b) Foram totalmente causados por um ato deliberadamente praticado ou omitido por terceiros com a intenção de causar prejuízos;

c) Foram totalmente causados por negligência ou qualquer outro ato ilícito de um Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção dos faróis de

navegação ou de outras ajudas à navegação, no exercício dessa função.

4 — Se o armador provar que os prejuízos por poluição resultaram, no todo ou em parte, de um ato ou de uma omissão, cometidos pela pessoa que os sofreu, com a intenção de causar prejuízos, ou da negligência dessa mesma pessoa, o armador pode ser exonerado, no todo ou em parte, da responsabilidade para com essa pessoa.

5 — Nenhum pedido de reparação por prejuízos por poluição pode ser formulado contra o armador sem ter por fundamento o disposto nesta Convenção.

6 — Nada nesta Convenção prejudicará qualquer direito de recurso que o armador tenha independentemente desta Convenção.

Artigo 4.º

Exclusões

1 — Esta Convenção não se aplica aos prejuízos por poluição, tal como definidos na Convenção sobre a Responsabilidade Civil, quer seja ou não devida uma indemnização por esses prejuízos nos termos dessa Convenção.

2 — Salvo o disposto no n.º 3, as disposições desta Convenção não se aplicam aos navios de guerra, às unidades auxiliares da Marinha ou a outros navios pertencentes a um Estado ou por ele operados e, no momento em causa, utilizados exclusivamente em serviço oficial não comercial.

3 — Um Estado Parte pode decidir aplicar esta Convenção aos seus navios de guerra ou a outros dos navios referidos no n.º 2, notificando, nesse caso, o Secretário-Geral dessa decisão com indicação dos termos e condições de tal aplicação.

4 — Em relação aos navios pertencentes a um Estado Parte utilizados para fins comerciais, qualquer Estado pode ser demandado perante os órgãos jurisdicionais referidos no artigo 9.º, devendo renunciar a todos os meios de defesa a que tenha direito na sua qualidade de Estado soberano.

Artigo 5.º

Incidentes que envolvam dois ou mais navios

Quando ocorrer um incidente que envolva dois ou mais navios e dele resultarem prejuízos por poluição, os proprietários de todos os navios envolvidos serão conjunta e solidariamente responsáveis por todos os prejuízos que não possam ser razoavelmente repartidos, salvo se forem exonerados de responsabilidade nos termos do artigo 3.º

Artigo 6.º

Limitação da responsabilidade

Nada nesta Convenção prejudicará o direito do armador e da ou das pessoas que apresentem um seguro ou outra garantia financeira de limitar a responsabilidade ao abrigo de qualquer regime nacional ou internacional aplicável, como seja a Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos de 1976, tal como revista.

Artigo 7.º

Seguro obrigatório ou garantia financeira

1 — O proprietário registado de um navio de arqueação bruta superior a 1000, registado num Estado Parte,

tem de manter um seguro ou outra garantia financeira, tal como a garantia de um banco ou de uma instituição financeira semelhante, que cubra a sua responsabilidade por prejuízos por poluição num montante equivalente aos limites de responsabilidade definidos pelo regime de limitação nacional ou internacional aplicável, mas que, em caso algum, exceda um montante calculado em conformidade com a Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos de 1976, tal como revista.

2 — A cada navio será emitido um certificado que ateste a validade do seguro ou de outra garantia financeira em conformidade com o disposto nesta Convenção, após verificação pela autoridade competente de um Estado Parte do cumprimento dos requisitos previstos no n.º 1. No caso de um navio registado num Estado Parte, tal certificado será emitido ou reconhecido pela autoridade competente do Estado de registo do navio; quanto a um navio não registado num Estado Parte, o certificado pode ser emitido ou reconhecido pela autoridade competente de qualquer Estado Parte. Este certificado deverá obedecer ao modelo constante do anexo a esta Convenção e conter os seguintes elementos:

- a) Nome do navio, número ou letras distintivos e porto de registo;
- b) Nome e local do estabelecimento principal do proprietário registado;
- c) Número OMI de identificação do navio;
- d) Tipo e duração da garantia;
- e) Nome e local do estabelecimento principal do segurador ou de outra pessoa que preste a garantia e, se for caso disso, local do estabelecimento onde foi subscrito o seguro ou a garantia;
- f) Prazo de validade do certificado, o qual não será superior ao do seguro ou de outra garantia.

3 — a) Um Estado Parte pode autorizar uma instituição ou uma organização por si reconhecidas a emitir o certificado referido no n.º 2. Essa instituição ou organização informará esse Estado da emissão de cada certificado. Em qualquer dos casos, o Estado Parte deverá garantir plenamente a exatidão e completude do certificado assim emitido e comprometer-se a assegurar a adoção das disposições necessárias ao cumprimento desta obrigação.

b) Os Estados Partes notificarão o Secretário-Geral:

- i) Das responsabilidades e condições específicas associadas à competência delegada numa instituição ou organização por si reconhecidas;
- ii) Da retirada de tal competência; e
- iii) Da data a partir da qual essa delegação ou retirada de competências produzem efeitos.

Uma delegação de competências não produz efeitos antes de decorridos três meses sobre a data da respetiva notificação ao Secretário-Geral.

c) A instituição ou organização autorizada a emitir certificados em conformidade com este número, no mínimo, deverá estar autorizada a retirar esses certificados, se as condições em que os mesmos foram emitidos não se mantiverem. Em qualquer dos casos, a instituição ou organização deverá comunicar essa retirada ao Estado em nome do qual tenha sido emitido o certificado.

4 — O certificado será redigido na ou nas línguas oficiais do Estado emissor. Se a língua utilizada não for o espanhol, o francês ou o inglês, o texto deverá ser acompanhado de uma tradução para uma destas línguas, podendo a língua oficial do Estado ser omitida, se este assim o decidir.

5 — O certificado deverá encontrar-se a bordo do navio, devendo uma cópia do mesmo ser depositada junto das autoridades responsáveis pelo arquivo do registo do navio ou, se o navio não estiver registado num Estado Parte, junto das autoridades que emitiram ou reconheceram o certificado.

6 — Um seguro ou outra garantia financeira não cumprem os requisitos deste artigo se, por outros motivos que não o termo do prazo de validade do seguro ou da garantia, indicado no certificado nos termos do n.º 2 deste artigo, puderem cessar antes de decorridos três meses sobre a data em que as autoridades referidas no n.º 5 deste artigo tenham sido avisadas da sua cessação, a menos que o certificado tenha sido devolvido a essas autoridades ou que um novo certificado tenha sido emitido no mesmo período. As disposições precedentes também se aplicam a qualquer modificação que se traduza no facto de o seguro ou de a garantia deixarem de cumprir os requisitos previstos neste artigo.

7 — Sob reserva do disposto neste artigo, o Estado de registo do navio determinará as condições de emissão e validade do certificado.

8 — Nada nesta Convenção deverá ser interpretado como impedindo um Estado Parte de confiar nas informações que obteve de outros Estados, da Organização ou de outras organizações internacionais sobre a situação financeira dos seguradores ou dos prestadores de garantias financeiras para efeitos desta Convenção. Em tais casos, o Estado Parte que confie nessas informações não fica ilibado da sua responsabilidade enquanto Estado emissor do certificado previsto no n.º 2.

9 — Os certificados emitidos ou reconhecidos sob a autoridade de um Estado Parte serão aceites pelos outros Estados Partes para efeitos desta Convenção, sendo por eles considerados como tendo o mesmo valor que os certificados por eles emitidos ou reconhecidos, mesmo que tenham sido emitidos ou reconhecidos para um navio não registado num Estado Parte.

Um Estado Parte pode a todo o momento consultar o Estado emissor ou de reconhecimento, se considerar que o segurador ou o prestador da garantia indicado no certificado de seguro não dispõe de capacidade financeira para cumprir as obrigações impostas por esta Convenção.

10 — Qualquer pedido de indemnização por prejuízos por poluição pode ser formulado diretamente contra o segurador ou outra pessoa que preste a garantia financeira que cubra a responsabilidade do proprietário registado pelos prejuízos por poluição. O requerido pode nesse caso prevalecer-se dos meios de defesa (outros que não a falência ou liquidação do armador) de que o armador teria tido direito de prevalecer-se, incluindo a limitação nos termos do artigo 6.º Ainda que o armador não tenha direito a qualquer limitação de responsabilidade nos termos do artigo 6.º, o requerido pode, além disso, limitar a sua responsabilidade a um montante igual ao valor do seguro ou da garantia financeira que ele tem de subscrever em conformidade com o n.º 1. O requerido pode ainda invocar como meio de defesa o facto de os prejuízos por

poluição resultarem do dolo do armador, não podendo, porém, prevalecer-se de nenhum outro meio de defesa do qual tivesse direito de prevalecer-se numa ação intentada contra si pelo armador. O requerido deverá, em qualquer caso, ter o direito de exigir que o armador intervenha no processo.

11 — Um Estado Parte não pode, em caso algum, autorizar que um navio que arvore a sua bandeira, e ao qual se aplique este artigo, opere sem que tenha sido emitido um certificado nos termos do n.º 2 ou 14.

12 — Sob reserva do disposto neste artigo, cada Estado Parte deverá garantir, nos termos do respetivo Direito nacional, que todos os navios de arqueação bruta superior a 1000, qualquer que seja o seu local de registo, que entrem ou saiam de um porto no seu território, ou que cheguem ou abandonem uma instalação ao largo da costa, situada no seu território, estejam cobertos por um seguro ou outra garantia financeira, que preencham as exigências previstas no n.º 1.

13 — Não obstante o disposto no n.º 5, um Estado Parte pode notificar o Secretário-Geral de que, para efeitos do n.º 12, na entrada ou saída de portos ou na chegada ou saída de instalações ao largo da costa, situadas no seu território, os navios não têm de ter a bordo ou de apresentar o certificado previsto no n.º 2, desde que o Estado Parte que emite o certificado previsto no n.º 2 tenha notificado o Secretário-Geral de que mantém um registo em formato eletrónico, acessível a todos os Estados Partes, que comprove a existência do certificado e que lhes permita cumprir as suas obrigações nos termos do n.º 12.

14 — Se um navio propriedade de um Estado Parte não estiver coberto por um seguro ou outra garantia financeira, as disposições pertinentes deste artigo não se aplicam a esse navio. Contudo, o navio deverá ter a bordo um certificado emitido pela autoridade competente do seu Estado de registo que comprove que ele é propriedade desse Estado e que a sua responsabilidade está coberta dentro dos limites previstos no n.º 1. Esse certificado deverá tanto quanto possível obedecer ao modelo previsto no n.º 2.

15 — Aquando da ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a esta Convenção, ou em qualquer momento posterior, um Estado pode declarar que este artigo não se aplica aos navios que operam exclusivamente na zona desse Estado referida na subalínea *i*) da alínea *a*) do artigo 2.º

Artigo 8.º

Prazos

Os direitos a indemnização ao abrigo desta Convenção prescreverão-se no prazo de três anos a contar da data em que ocorreram os danos não for intentada nenhuma ação ao abrigo desta mesma Convenção. Contudo, em caso algum, deverá uma ação ser intentada depois de decorridos seis anos a contar da data do incidente que causou os danos. Quando o incidente for constituído por uma série de ocorrências, o prazo de seis anos contará a partir da data da primeira ocorrência.

Artigo 9.º

Jurisdição

1 — Quando um incidente tiver causado prejuízos por poluição no território, incluindo o mar territorial,

ou numa zona referida na subalínea *ii*) da alínea *a*) do artigo 2.º de um ou mais Estados Partes, ou se tiverem sido adotadas medidas de salvaguarda para prevenir ou minimizar prejuízos por poluição nesse território, incluindo o mar territorial, ou nessa zona, as ações de indemnização contra o armador, o segurador ou outra pessoa que preste a garantia destinada a cobrir a responsabilidade do armador só podem ser intentadas nos tribunais de um desses Estados Partes.

2 — Cada um dos requeridos será notificado num prazo razoável de qualquer ação intentada nos termos do n.º 1.

3 — Cada Estado Parte assegurará que os seus tribunais têm competência para conhecer das ações de indemnização ao abrigo desta Convenção.

Artigo 10.º

Reconhecimento e execução

1 — Qualquer sentença proferida por um tribunal competente, em conformidade com o artigo 9.º, que tenha força executiva, mas já não seja suscetível de recurso ordinário, no Estado de origem, deverá ser reconhecida em qualquer outro Estado Parte, salvo:

a) Se a sentença tiver sido obtida de forma fraudulenta; ou

b) Se o requerido não tiver sido notificado num prazo razoável e não lhe tiver sido dada a oportunidade de apresentar a sua defesa.

2 — Qualquer sentença reconhecida ao abrigo do n.º 1 deverá ter força executiva em cada Estado Parte logo que tenham sido cumpridas as formalidades exigidas nesse Estado. Essas formalidades não podem dar lugar a uma reapreciação do mérito da causa.

Artigo 11.º

Cláusula de primazia

Esta Convenção deverá prevalecer sobre qualquer Convenção em vigor ou que, à data de abertura para assinatura desta Convenção, esteja aberta à assinatura, à ratificação ou à adesão, mas apenas na medida em que essa Convenção esteja em conflito com ela; contudo, nada neste artigo deverá prejudicar as obrigações dos Estados Partes ao abrigo de uma tal Convenção em relação aos Estados que não sejam parte.

Artigo 12.º

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 — Esta Convenção estará aberta à assinatura na sede da Organização de 1 de outubro de 2001 a 30 de setembro de 2002 e, depois dessa data, ficará aberta à adesão.

2 — Os Estados podem manifestar o seu consentimento em ficarem vinculados por esta Convenção mediante:

a) Assinatura sem reserva de ratificação, aceitação ou aprovação;

b) Assinatura sob reserva de ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou

c) Adesão.

3 — A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão deverão efetuar-se mediante o depósito do respetivo instrumento junto do Secretário-Geral.

4 — Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a entrada em vigor de uma emenda a esta Convenção em relação a todos os Estados Partes existentes, ou após o cumprimento de todas as medidas necessárias para a entrada em vigor dessa emenda em relação a esses Estados Partes, deverá considerar-se como sendo aplicável à Convenção, tal como modificada pela emenda.

Artigo 13.º

Estados com mais do que um regime jurídico

1 — Se um Estado tiver duas ou mais unidades territoriais nas quais se apliquem regimes jurídicos diferentes em relação às matérias reguladas por esta Convenção, pode, aquando da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, declarar que esta Convenção se aplica a todas as suas unidades territoriais ou somente a uma ou mais dessas unidades, podendo, em qualquer momento, modificar essa declaração, mediante apresentação de uma outra declaração.

2 — Uma tal declaração será notificada ao Secretário-Geral e indicará expressamente as unidades territoriais às quais se aplica esta Convenção.

3 — Em relação a um Estado Parte que tenha feito uma tal declaração:

a) Na definição de «proprietário registado» constante do n.º 4 do artigo 1.º, as referências feitas a um Estado serão entendidas como feitas a uma tal unidade territorial;

b) As referências feitas ao Estado de registo de um navio e, no que respeita ao certificado de seguro obrigatório, ao Estado emissor ou certificador, serão entendidas como feitas, respetivamente, à unidade territorial em que o navio está registado e à unidade que emite ou autentica o certificado;

c) As referências feitas nesta Convenção aos requisitos previstos no Direito nacional serão entendidas como feitas aos requisitos previstos no Direito da unidade territorial em questão; e

d) As referências feitas nos artigos 9.º e 10.º aos tribunais e sentenças que têm de ser reconhecidos nos Estados Partes serão entendidas como feitas, respetivamente, aos tribunais da unidade territorial em questão, bem como às sentenças que nela têm de ser reconhecidas.

Artigo 14.º

Entrada em vigor

1 — Esta Convenção entrará em vigor um ano após a data em que dezoito Estados, dos quais cinco possuam, cada um, navios de arqueação bruta total não inferior a 1 milhão, a tenham assinado sem reserva de ratificação, aceitação ou aprovação, ou tenham depositado junto do Secretário-Geral os instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão.

2 — Para qualquer Estado que ratifique, aceite, aprove esta Convenção ou a ela adira depois de preenchidas as condições previstas no n.º 1 para a sua entrada em vigor, a mesma entrará em vigor três meses após a data do depósito por esse Estado do instrumento adequado.

Artigo 15.º

Denúncia

1 — Qualquer Estado Parte pode denunciar esta Convenção em qualquer momento após a data da sua entrada em vigor para esse Estado.

2 — A denúncia é efetuada mediante o depósito de um instrumento junto do Secretário-Geral.

3 — A denúncia produzirá efeitos um ano após a data do seu depósito junto do Secretário-Geral ou após o decurso de qualquer outro prazo mais longo indicado no instrumento de denúncia.

Artigo 16.º

Revisão ou emendas

1 — A Organização pode convocar uma conferência para efeitos de revisão ou emenda desta Convenção.

2 — A Organização deverá convocar uma conferência dos Estados Partes para efeitos de revisão ou emenda desta Convenção a pedido de pelo menos um terço dos Estados Partes.

Artigo 17.º

Depositário

1 — Esta Convenção será depositada junto do Secretário-Geral.

2 — O Secretário-Geral:

a) Informará todos os Estados que tenham assinado esta Convenção ou que a ela tenham aderido:

i) De cada nova assinatura ou novo depósito de um instrumento e da respetiva data;

ii) Da data de entrada em vigor desta Convenção;

iii) Do depósito de qualquer instrumento de denúncia desta Convenção e da data do depósito, bem como da data de produção de efeitos da denúncia; e

iv) De outras declarações e notificações feitas ao abrigo desta Convenção;

b) Transmitirá cópias autenticadas desta Convenção a todos os Estados signatários e a todos os Estados que a ela tenham aderido.

Artigo 18.º

Transmissão às Nações Unidas

Assim que esta Convenção entre em vigor, o Secretário-Geral transmitirá o texto ao Secretariado das Nações Unidas para registo e publicação em conformidade com o artigo 102.º da Carta das Nações Unidas.

Artigo 19.º

Línguas

Esta Convenção é redigida num único original nas línguas árabe, chinesa, espanhola, francesa, inglesa e russa, cada um dos textos fazendo igualmente fé.

Feito em Londres em vinte e três de março de dois mil e um.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos, assinaram esta Convenção.

ANEXO

**Certificado de seguro ou outra garantia financeira
para cobrir a responsabilidade civil pelos prejuízos
causados pela poluição por combustível de bancas**

Emitido em conformidade com o disposto no artigo 7.º da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos causados pela Poluição por Combustível de Bancas, 2001.

Nome do navio	Número ou letras distintivos	Número OMI de identificação do navio	Porto de registo	Nome e endereço completo do estabelecimento principal do proprietário registado

Certifica-se por este meio que o navio acima indicado está coberto por uma apólice de seguro ou outra garantia financeira que cumprem o disposto no artigo 7.º da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos causados pela Poluição por Combustível de Bancas, 2001.

Tipo de garantia
 Duração da garantia
 Nome e endereço do(s) segurador(es) e/ou garante(s):
 Nome
 Endereço
 O presente certificado é válido até
 Emitido ou certificado pelo Governo de

(Designação completa do Estado)

OU

Sempre que se prevaleça do disposto no n.º 3 do artigo 7.º, um Estado Parte deve utilizar o seguinte texto:
 O presente certificado é emitido sob a autoridade do Governo de
 (Designação completa do Estado) por
 (nome da instituição ou organização)
 Em em
 (Local) (Data)

 (Assinatura e título do funcionário que emite ou certifica)

Notas explicativas

1 — Caso se pretenda, a designação do Estado pode incluir uma referência à autoridade pública competente do país onde é emitido o certificado.

2 — Se o montante total da garantia for proveniente de várias fontes, é necessário discriminar os montantes pelas diferentes fontes.

3 — Se a garantia for prestada sob diversas formas, é necessário enumerá-las.

4 — Na rubrica «duração da garantia» tem de constar a data em que a mesma produz efeitos.

5 — Na rubrica «endereço» do(s) segurador(es) e/ou garante(s) tem de constar o estabelecimento principal do(s) segurador(es) e/ou garante(s). Se for caso disso, deverá indicar-se a sede na qual foi feito o seguro ou prestada a garantia.

Resolução da Assembleia da República n.º 63/2015

Aprova o Acordo de Cooperação entre a República Portuguesa e a República de Moçambique no Domínio da Defesa, assinado na cidade de Maputo, em 4 de julho de 2012

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo de Cooperação entre a República Portuguesa e a República de Moçambique no Domínio da Defesa, assinado na cidade de Maputo, em 4 de julho de 2012, cujo texto, na versão autenticada em língua portuguesa, se publica em anexo.

Aprovada em 2 de abril de 2015.

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

ACORDO DE COOPERAÇÃO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE NO DOMÍNIO DA DEFESA

A República Portuguesa e a República de Moçambique, doravante designadas por «Partes»:

Animadas pela vontade de estreitar os laços de amizade e de fraternidade existentes entre os dois países e os dois povos;

Decididas a desenvolver e a facilitar as relações de cooperação no domínio da Defesa;

Considerando os propósitos expressos no Acordo Geral de Cooperação entre a República Portuguesa e a República de Moçambique, assinado em 1976, o qual se constituiu como um marco histórico no relacionamento dos dois países;

Considerando o reforço do relacionamento bilateral no domínio da Defesa, garantido pela cooperação técnico-militar;

Considerando a determinação de ambas as Partes em completar e aprofundar as relações de cooperação expressas no Acordo de Cooperação Técnica no Domínio Militar entre a República Portuguesa e a República de Moçambique, assinado a 7 de dezembro de 1988;

Considerando a vontade de desenvolver novas áreas de cooperação no setor da Defesa, em especial por via da integração de militares das Forças Armadas de Defesa de Moçambique, doravante designadas por «FADM», em contingentes portugueses empenhados em missões de apoio à paz ou humanitárias;

Pretendendo estabelecer uma cooperação, numa base de plena independência, respeito pela soberania, não ingerência nos assuntos internos e reciprocidade de interesses;

Acordam no seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente Acordo regula a cooperação no domínio da Defesa entre as Partes, na medida das suas possibilidades, em regime de reciprocidade e quando para tanto solicitadas.

Artigo 2.º

Âmbito da cooperação

A cooperação no domínio da Defesa compreenderá a cooperação técnico-militar e a integração de militares

das FADM em contingentes portugueses empenhados em missões de apoio à paz ou humanitárias.

Artigo 3.º

Cooperação técnico-militar

1 — As ações de cooperação técnico-militar a desenvolver nos termos do presente Acordo serão concretizadas nomeadamente através de ações de formação de pessoal, fornecimento de material, prestação de serviços e de assessoria técnica, e integrar-se-ão em programas quadro de cooperação bilateral, cujo âmbito, objetivos e responsabilidades de execução serão definidos, caso a caso, pelos serviços ou organismos designados como competentes pela legislação de cada Parte.

2 — Os termos da cooperação técnico-militar em qualquer das modalidades previstas serão estabelecidos através de protocolos de cooperação específicos.

3 — O pessoal de uma das Partes que frequente cursos ou estágios em unidades ou estabelecimentos militares da outra Parte ficará sujeito a um regime jurídico que definirá, nomeadamente, as condições de frequência e as normas a que ficará sujeito.

4 — O regime jurídico referido no número anterior será definido pelas autoridades competentes de cada Parte, dele devendo ser obrigatoriamente dado conhecimento à outra Parte por meio de notas diplomáticas.

Artigo 4.º

Bolsas

Para execução do presente Acordo, a Parte portuguesa concederá, na medida das suas possibilidades, bolsas para formação profissional e estágios, e procurará implementar outras formas de apoio ao desenvolvimento dessas ações de formação.

Artigo 5.º

Integração de militares das FADM

A integração de militares das FADM em contingentes portugueses empenhados em missões de apoio à paz ou humanitárias processar-se-á nos termos a definir em protocolo de cooperação celebrado para o efeito, sem prejuízo do disposto no presente Acordo.

Artigo 6.º

Indemnizações

1 — No caso de morte ou ferimento de militares das Forças Armadas Portuguesas ou das FADM no exercício de funções oficiais, desde o início ao fim da missão, incluindo o aprontamento, abrangendo os momentos e locais de embarque e desembarque definitivo, as Partes renunciam a reclamar qualquer indemnização à outra Parte.

2 — As Partes renunciam a todos os pedidos de indemnização contra a outra Parte pelos danos causados aos bens dos seus respetivos Estados que sejam utilizados no âmbito da preparação e execução das operações, incluindo exercícios, se o dano for causado pelos militares das Forças Armadas Portuguesas ou das FADM, no exercício das suas funções no âmbito das referidas operações.

3 — Se, além dos danos previstos no número anterior, forem causados danos a outros bens propriedade dos seus respetivos Estados e situados nos seus territórios, a responsabilidade e o montante dos danos serão determinados por negociação entre ambas as Partes.

4 — Os pedidos de indemnização por atos ou omissões no exercício de funções oficiais, pelos quais seja responsável um militar das Forças Armadas Portuguesas ou das FADM, e que tenham causado no território da outra Parte danos a um terceiro, serão tratados pelas Partes de acordo com as disposições seguintes:

a) Os pedidos de indemnização são apresentados, examinados e resolvidos de acordo com as leis e regulamentos do Estado em cujo território tenha sido gerado o dano a terceiro, aplicáveis na matéria às suas próprias Forças Armadas;

b) As Partes poderão liquidar qualquer dessas reclamações e procederão ao pagamento das indemnizações concedidas na sua própria moeda;

c) O pagamento das indemnizações, quer provenha da solução direta da questão quer da decisão da jurisdição competente de ambos os Estados, bem como a decisão dessa mesma jurisdição negando o pedido de indemnização, vinculam definitivamente as Partes;

d) O pagamento de qualquer indemnização por uma das Partes será comunicado à outra Parte, acompanhado de relatório circunstanciado e de proposta de pagamento;

e) Na falta de resposta no prazo de dois meses, a proposta referida na alínea anterior é considerada aceite e o reembolso será feito por uma das Partes à outra Parte no mais curto prazo possível, na moeda desta última.

5 — Os pedidos de indemnização contra os militares das Forças Armadas Portuguesas ou das FADM por atos ou omissões, fora do exercício de funções oficiais, em território português ou em território moçambicano, serão regulados da seguinte forma:

a) As autoridades da Parte em cujo território tenha sido gerado o dano instruirão o pedido de indemnização e fixarão de forma justa e equitativa a indemnização devida ao requerente, tendo em conta todas as circunstâncias do caso, incluindo a conduta e o comportamento da pessoa lesada, e redigirão um relatório sobre a questão;

b) O relatório referido na alínea anterior será enviado às autoridades da outra Parte, que decidirão sem demora se deve ser concedida uma indemnização a título gracioso, fixando, nesse caso, o respetivo montante;

c) Se for feita uma proposta de indemnização a título gracioso e esta for aceite pelo interessado como compensação integral, as próprias autoridades da Parte que indemniza procederão ao pagamento e comunicarão às autoridades da outra Parte a sua decisão e o montante do valor pago.

6 — O previsto no número anterior não obsta a que os tribunais competentes da Parte em cujo território tenha sido gerado o dano decidam sobre a ação que possa ser interposta contra um militar das Forças Armadas Portuguesas ou das FADM, conforme o caso, nos termos do Direito vigente.

Artigo 7.º

Encargos

1 — Constituem encargo da Parte solicitante os custos com o transporte de ida e volta do pessoal destinado à

frequência de ações de formação ou estágios concedidos pela Parte solicitada, salvo se vier a ser acordado entre as Partes que o encargo seja suportado pela Parte solicitada ou por qualquer outra entidade.

2 — As ações de cooperação que se traduzam em assessorias técnicas aplica-se o seguinte regime de repartição de encargos:

a) A Parte solicitada assegura o pagamento dos custos com o transporte de ida e volta do pessoal nomeado para participar na ação;

b) A Parte solicitante assegura aos elementos integrantes das assessorias referidas no artigo 3.º alojamento adequado nos locais onde venha a prestar serviço em condições a definir caso a caso;

c) A Parte solicitante assegura as deslocações em serviço no seu território necessárias à execução das ações de cooperação.

3 — Os encargos previstos na alínea b) no n.º 2 do presente artigo cessam sempre que a Parte solicitante promova a cedência de imóvel destinado à instalação dos elementos da Parte solicitada envolvidos em ações de cooperação.

4 — A Parte solicitante assume o encargo, sempre que for caso disso e nas condições que vierem a ser estabelecidas por mútuo acordo para efeito de liquidação, do custo do material fornecido pela Parte solicitada.

5 — Cada Parte assumirá os encargos para si resultantes da integração de militares das FADM em contingentes portugueses empenhados em missões de apoio à paz ou humanitárias, sem prejuízo do referido nos números anteriores do presente artigo.

Artigo 8.º

Isenções fiscais

A Parte solicitante isentará de quaisquer impostos ou taxas, aduaneiras ou outras, os materiais que a Parte solicitada fornecer a título gratuito para o apoio de projetos e ações de cooperação, bem como os materiais enviados para apoio às assessorias técnicas especializadas.

Artigo 9.º

Proteção da informação classificada

A proteção de informação classificada trocada no âmbito de cooperação desenvolvida ao abrigo do presente Acordo é regulada por um Acordo sobre Proteção Mútua de Informação Classificada concluído entre as Partes.

Artigo 10.º

Comissão Bilateral

Com vista à boa execução do presente Acordo é criada uma comissão bilateral no domínio da Defesa, que reunirá, no mínimo, uma vez por ano, alternadamente em Portugal e em Moçambique.

Artigo 11.º

Consultas

As Partes concordam em manter consultas anuais a nível de altos funcionários dos departamentos governa-

mentais envolvidos em questões de índole político-militar, que se realizarão alternadamente em Portugal e em Moçambique.

Artigo 12.º

Solução de controvérsias

Qualquer controvérsia relativa à interpretação ou à aplicação do presente Acordo será solucionada através de negociação por via diplomática.

Artigo 13.º

Revisão

1 — O presente Acordo pode ser objeto de revisão a pedido de qualquer das Partes.

2 — As emendas entrarão em vigor nos termos previstos no artigo 16.º do presente Acordo.

Artigo 14.º

Vigência e denúncia

1 — O presente Acordo permanecerá em vigor por um período de três anos renovável automaticamente por períodos iguais e sucessivos.

2 — Qualquer das Partes poderá denunciar o presente Acordo mediante notificação prévia, por escrito e por via diplomática, com uma antecedência mínima de 180 dias em relação ao termo do período de vigência em curso.

3 — Em caso de denúncia, o presente Acordo cessará a sua vigência no final do período de vigência em curso.

Artigo 15.º

Alteração fundamental das circunstâncias

1 — O presente Acordo poderá ser objeto de denúncia ou de suspensão da sua aplicação, no todo ou em parte, por qualquer das Partes por alteração fundamental das circunstâncias.

2 — Qualquer das Partes poderá denunciar ou suspender a aplicação do Acordo nos termos do número anterior mediante notificação prévia, por escrito e por via diplomática, com uma antecedência mínima de 60 dias em relação à data relativamente da cessação de vigência ou da suspensão da aplicação.

Artigo 16.º

Entrada em vigor

1 — O presente Acordo entrará em vigor 30 dias após a receção da última notificação, por escrito e por via diplomática, de que foram cumpridos os requisitos de Direito interno das Partes necessários para o efeito.

2 — Com a entrada em vigor do presente Acordo, o Acordo de Cooperação Técnica no Domínio Militar entre a República Portuguesa e a República de Moçambique, assinado em Maputo, a 7 de dezembro de 1988 cessa a sua vigência.

Artigo 17.º

Registo

A Parte em cujo território o presente Acordo for assinado submetê-lo-á para registo junto do Secretariado das Nações Unidas imediatamente após a sua entrada em vigor, nos termos do artigo 102.º da Carta das Nações Unidas, devendo,

igualmente, notificar a outra Parte da conclusão deste procedimento e indicar-lhe o número de registo atribuído.

Feito em seis páginas, aos 4 dias do mês de julho de 2012, em dois exemplares originais na língua portuguesa, fazendo ambos os textos igualmente fé.

Pela República Portuguesa:

Dr. João Pedro Aguiar-Branco, Ministro da Defesa Nacional.

Pela República de Moçambique:

Eng.º Filipe Jacinto Nyusi, Ministro da Defesa.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 36/2015

A sociedade, a economia e o Estado são dependentes das tecnologias de informação e de comunicação (TIC).

Temos assistido a um desenvolvimento acelerado da sociedade da informação e a uma crescente dependência das TIC em funções vitais do funcionamento do País.

A definição de uma agenda digital permite disponibilizar benefícios económicos e sociais, estimular a criação de emprego, a sustentabilidade e a inclusão social, extrair o máximo benefício das novas tecnologias e melhorar a estrutura de enquadramento nacional.

Estas tecnologias são, no entanto, vulneráveis, criando riscos sociais e materiais. Se, por um lado, trazem claros benefícios à sociedade, por outro lado, vêm aumentar, de forma significativa, os riscos decorrentes da sua dependência e da quantidade de informação armazenada e em circulação, expondo o Estado, as empresas e os cidadãos.

O ciberespaço transpõe a vida real para um mundo virtual, com características únicas que impõem novas formas de interação e de relacionamento.

No plano dos bens jurídicos de natureza pessoal têm vindo a revelar um aumento exponencial os crimes sexuais contra menores praticados através da Internet, assumindo amiúde este fenómeno criminoso dimensão transacional e acentuada sofisticação de meios, o que reclama uma intervenção firme, determinada e eficaz.

Este «mundo em rede» desenvolve novos modos de atuação com características únicas, de onde se destacam o cibercrime e, em particular, o cibercrime organizado, associado à fraude bancária e à usurpação de identidade com este mesmo propósito, o *hacktivismo* político nas suas várias expressões, como são o desvio e a revelação de informação sensível ou classificada e a sabotagem informática, ou ainda a crescente espionagem de Estado e industrial.

Tanto a nível interno como internacional, são evidentes as capacidades de ativismos políticos e religiosos, criminosos ou terroristas para conduzir ações com impacto na segurança de infraestruturas vitais de informação, criando sérias ameaças à sobrevivência do Estado de Direito democrático e ao espaço de liberdade, segurança e justiça.

A necessidade de proteger as áreas que materializam a soberania nacional, assegurando a autonomia política e estratégica do País, bem como o crescente número de incidentes e ataques maliciosos, impõe que a segurança

do ciberespaço seja considerada como uma prioridade nacional.

Por isso, é fundamental que o País disponha de uma Estratégia Nacional de Segurança do Ciberespaço, que estabeleça objetivos e linhas de ação com vista a uma eficaz gestão de crises, a uma coordenação da resposta operacional a ciberataques, a um desenvolvimento das sinergias nacionais e a uma intensificação da cooperação nacional, europeia e internacional neste domínio.

O esforço destinado a reduzir debilidades ao nível da segurança das redes e da informação, aumentando a resiliência das suas infraestruturas críticas, apresenta-se também como fundamental, quer no quadro da União Europeia, ao nível da Estratégia da União Europeia para a Cibersegurança, quer das políticas de Ciberdefesa da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN). O reforço da cooperação traduz-se num exponencial ganho de eficácia da proteção destes bens, impondo-se o seu aprofundamento.

Neste contexto, importa definir uma visão e um enquadramento estratégico, lógico e coerente.

Assim:

Nos termos das alíneas *d)*, *f)* e *g)* do artigo 199.º e da alínea *a)* do n.º 1 do artigo 200.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Aprovar a Estratégia Nacional de Segurança do Ciberespaço, que consta do anexo à presente resolução e que dela faz parte integrante.

2 — Determinar que a presente resolução reporta os seus efeitos à data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 28 de maio de 2015. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO

ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA DO CIBERESPAÇO

1. A Estratégia Nacional de Segurança do Ciberespaço, doravante designada por Estratégia, funda-se no compromisso de aprofundar a segurança das redes e da informação, como forma de garantir a proteção e defesa das infraestruturas críticas e dos serviços vitais de informação, e potenciar uma utilização livre, segura e eficiente do ciberespaço por parte de todos os cidadãos, das empresas e das entidades públicas e privadas.

2. A Estratégia assenta sobre os princípios gerais da soberania do Estado, das linhas gerais da Estratégia da União Europeia para a Cibersegurança e na estrita observância da Convenção Europeia dos Direitos do Homem e das Liberdades Fundamentais do Conselho da Europa, da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, da proteção dos direitos fundamentais, a liberdade de expressão, os dados pessoais e a privacidade, e alicerça-se nos seguintes cinco pilares:

a) Subsidiariedade:

A segurança do ciberespaço é parte integrante da segurança nacional e é essencial para o funcionamento do Estado, para o desenvolvimento económico e a inovação, bem como para a confiança dos cidadãos no mercado digital e no ciberespaço.

O Estado afirma o seu forte compromisso com a proteção do ciberespaço. No entanto, grande parte das infraestruturas tecnológicas que compõem o ciberespaço é detida

por operadores privados, a quem cabe a responsabilidade primária pela sua proteção. Esta responsabilidade inicia-se no próprio indivíduo, pela forma responsável como utiliza o ciberespaço, e termina no Estado, enquanto garante da soberania e dos princípios constitucionais.

b) Complementaridade:

A segurança do ciberespaço é uma responsabilidade partilhada entre os diferentes atores, sejam eles públicos ou privados, militares ou civis, coletivos ou individuais.

Uma abordagem alargada e integradora da segurança do ciberespaço reúne diferentes atores com diferentes responsabilidades e capacidades, para benefício de todos.

c) Cooperação:

Num mundo altamente interligado e interdependente, a segurança do ciberespaço requer uma forte cooperação e colaboração entre aliados e parceiros, nacionais e internacionais, alicerçada no desenvolvimento de confiança mútua.

d) Proporcionalidade:

Os riscos inerentes ao ciberespaço devem ser avaliados e geridos de forma adequada, assegurando-se a proporcionalidade dos meios e medidas para o seu exercício.

e) Sensibilização:

A garantia da segurança das infraestruturas tecnológicas, das redes e dos sistemas de informação depende da capacidade de os utilizadores finais saberem tomar medidas que previnam os riscos a que se encontram expostos. A sensibilização constitui um eixo essencial à preservação da segurança no ciberespaço.

3. A Estratégia desenvolve-se nos seguintes objetivos estratégicos:

a) Promover uma utilização consciente, livre, segura e eficiente do ciberespaço;

b) Proteger os direitos fundamentais, a liberdade de expressão, os dados pessoais e a privacidade dos cidadãos;

c) Fortalecer e garantir a segurança do ciberespaço, das infraestruturas críticas e dos serviços vitais nacionais;

d) Afirmar o ciberespaço como um domínio de desenvolvimento económico e de inovação.

4. As implicações e necessidades associadas a cada um dos objetivos estratégicos permite definir uma orientação geral e específica, traduzida em seis eixos de intervenção, enformados em medidas concretas e respetivas linhas de ação, destinadas a reforçar o potencial estratégico nacional no ciberespaço, a saber:

Eixo 1 — Estrutura de segurança do ciberespaço;

Eixo 2 — Combate ao cibercrime;

Eixo 3 — Proteção do ciberespaço e das infraestruturas;

Eixo 4 — Educação, sensibilização e prevenção;

Eixo 5 — Investigação e desenvolvimento;

Eixo 6 — Cooperação.

Eixo 1 — Estrutura de segurança do ciberespaço:

A complexidade e a abrangência dos desafios da segurança do ciberespaço requerem uma liderança e governação forte e transversal, uma coordenação operacional ágil,

célere e eficaz, uma capacidade de resposta e salvaguarda dos interesses nacionais e, acima de tudo, uma envolvimento de recursos, conhecimentos e competências. Assim, devem ser adotadas as seguintes medidas:

1) Estabelecer a coordenação político-estratégica para a segurança e defesa do ciberespaço:

A responsabilidade pela segurança do ciberespaço nacional encontra-se distribuída por diferentes atores com missões e objetivos diversos, não existindo um fio condutor nem a coerência necessária nas políticas e iniciativas desenvolvidas por cada um deles.

Neste contexto, entende-se como necessária e prioritária a existência de uma abordagem transversal e integradora das várias sensibilidades dos diversos setores da sociedade, nesta matéria.

Para este efeito, deve ser definida uma coordenação político-estratégica para a segurança do ciberespaço, na dependência direta do Primeiro-Ministro, com representantes de todas as partes interessadas.

Esta coordenação político-estratégica deve ser responsável pelo controlo e revisão da presente Estratégia e de cada uma das medidas que a compõe. A execução das medidas deve ser da responsabilidade de cada uma das partes, reportando periodicamente o seu estado de execução.

2) Consolidar o papel de coordenação operacional e de autoridade nacional em matéria de cibersegurança, relativamente às entidades públicas e às infraestruturas críticas, do Centro Nacional de Cibersegurança (CNCS):

a) Afirmar o exercício de poderes do CNCS, enquanto autoridade nacional competente em matéria de cibersegurança, relativamente às entidades públicas e às infraestruturas críticas nacionais;

b) A coordenação operacional é um fator essencial para o sucesso da execução das medidas previstas nesta estratégia. O CNCS assegura esta coordenação entre as várias partes responsáveis;

c) A segurança do ciberespaço pressupõe o conhecimento das ameaças e das vulnerabilidades existentes. Este conhecimento é essencial para a realização de análise de risco, com vista a uma melhor aplicação dos meios e recursos disponíveis para o tratamento dos riscos, bem como para a identificação das lacunas a colmatar;

d) O CNCS, enquanto coordenador operacional, deve desenvolver e aplicar medidas que visem a capacitação humana e tecnológica das infraestruturas públicas e das infraestruturas críticas, com vista à prevenção e à reação de e a incidentes de cibersegurança;

e) Com vista à eficácia operacional e a uma melhor avaliação situacional, devem ser criados mecanismos de reporte de incidentes de cibersegurança para entidades públicas e para os operadores de infraestruturas críticas. A desejada avaliação situacional resulta na criação de condições para a identificação de um nível de alerta nacional em matéria de segurança do ciberespaço, partilhado entre todas as entidades envolvidas;

f) Em articulação com as autoridades competentes e a comunidade nacional de segurança do ciberespaço, o CNCS deve criar uma base de conhecimento que reúna informação sobre ameaças e vulnerabilidades conhecidas, para servir as entidades públicas e os operadores de infraestruturas críticas;

g) O CNCS deve produzir e apresentar um quadro integral e atual dos incidentes, ameaças e vulnerabilidades que pendem sobre o ciberespaço nacional.

3) Desenvolver a capacidade de Ciberdefesa:

a) Concretizar a Orientação Política para a Ciberdefesa, aprovada pelo Despacho n.º 13692/2013, de 11 de outubro, publicado no Diário da República n.º 208, 2.ª série, de 28 de outubro, edificando a estrutura de ciberdefesa nacional;

b) Estabelecer e consolidar uma estrutura de comando e controlo da ciberdefesa nacional, recaindo as atribuições de orientação estratégica-militar da ciberdefesa sobre o Conselho de Chefes de Estado-Maior (CEEM) e o planeamento e resposta imediata e efetiva a uma crise no ciberespaço ao Centro de Ciberdefesa (CCD) e às capacidades dos ramos das Forças Armadas;

c) Implementar, desenvolver e consolidar a capacidade de ciberdefesa, com vista a assegurar a condução de operações militares no ciberespaço, assegurando a liberdade de ação do país no ciberespaço e, quando necessário e determinado, a exploração proativa do ciberespaço para impedir ou dificultar o seu uso hostil contra o interesse nacional;

d) Constituir a ciberdefesa uma área onde é necessário promover sinergias e potenciar o emprego dual das suas capacidades, no âmbito das operações militares e da cibersegurança nacional, desenvolvendo e consolidando um sistema de partilha de informação aos vários níveis e patamares de decisão.

4) Desenvolver a capacidade nacional de resposta a incidentes:

Num contexto de gestão distribuída como é o ciberespaço, a partilha de informação entre as partes interessadas é um fator crítico de sucesso para uma melhor deteção, prevenção e reação a falhas e interferências na segurança do ciberespaço.

a) O papel das comunidades de Computer Security Incident Response Team (CSIRT) deve ser reforçado como plataforma de excelência para a partilha de boas práticas e de informação relativa a ciberincidentes, para serviços operacionais de resposta a incidentes em Portugal e em território estrangeiro, neste caso, se constituir uma ameaça à soberania nacional.

b) Os diversos CSIRT devem usar uma taxonomia comum e mecanismos automáticos para partilha de informação operacional entre si e com as forças e serviços de segurança.

5) Estabelecer um gabinete para gestão de crises no ciberespaço:

a) A resposta a ciberincidentes de grande impacto requer instrumentos específicos e especializados. É essencial operacionalizar um gabinete de gestão de crises no ciberespaço, que se insira numa abordagem integrada na resposta às ameaças e riscos num efetivo sistema nacional de gestão de crises e que integre atores relevantes neste domínio;

b) Devem ser organizados e realizados exercícios nacionais de gestão de crises no ciberespaço, que permitam avaliar o grau de preparação e a maturidade das diversas entidades para lidar com incidentes de grande dimensão, potenciando as sinergias decorrentes da integração, sempre que possível, com outros exercícios neste âmbito, organizados e conduzidos a nível nacional.

6) Definir e implementar processos de governação da segurança do ciberespaço:

Deve ser elaborada uma proposta, considerando os vários domínios de atuação, contendo alterações legislativas e regulamentares, bem como mecanismos de autorregulação e de governação para a segurança do ciberespaço nacional.

Eixo 2 — Combate ao Cibercrime:

O ciberespaço criou novos bens jurídicos que carecem de proteção, novos tipos de crimes e, ainda, novas formas de realizar crimes antigos.

Os desafios colocados pelo cibercrime implicam uma permanente atualização da legislação em ordem à sua máxima eficiência. Da mesma forma, as instituições vocacionadas para a investigação do cibercrime devem estar plenamente apetrechadas para realizar a sua missão, importando ainda que o sistema judicial, como um todo, esteja adaptado às novas tecnologias. Assim, devem ser adotadas as seguintes medidas:

1) Revisão e atualização da legislação:

As entidades competentes devem adotar as medidas necessárias para a elaboração e operacionalização de legislação com vista à criminalização dos novos tipos de delitos — contra ou tirando proveito do ciberespaço —, e intensificando a cooperação judicial nacional e internacional.

No mesmo sentido, a legislação de suporte à investigação criminal deve ser objeto de constante atualização, tendo em vista uma eficaz aplicação no ciberespaço.

2) Agilizar as capacidades da Polícia Judiciária:

A Polícia Judiciária deve robustecer as suas estruturas e as suas capacidades técnicas e humanas para o combate ao cibercrime, assim como devem ser reforçadas as competências técnicas e forenses para conduzir investigações no ciberespaço.

Eixo 3 — Proteção do ciberespaço e das infraestruturas:

As ameaças às infraestruturas e aos sistemas de informação são dirigidas simultaneamente às entidades públicas e privadas e aos cidadãos. Os serviços públicos servem de exemplo para a sociedade e devem ser capazes de melhorar a proteção dos sistemas de informação e da informação pelos quais são responsáveis.

No âmbito da proteção do ciberespaço e de infraestruturas devem ser adotadas as seguintes medidas:

1) Avaliar a maturidade e a capacidade das entidades públicas e privadas que administrem infraestruturas críticas ou serviços vitais de informação, no que respeita à segurança do ciberespaço;

2) Promover a adaptação e melhoria contínua da segurança dos sistemas de informação das entidades públicas, dos operadores das infraestruturas críticas e dos serviços vitais de informação, para assegurar uma maior resiliência (capacidade de sobrevivência) nacional, adaptando-os aos novos riscos e ameaças do ciberespaço;

3) Analisar o ambiente de informação, para tentar antecipar eventuais ataques e tomar as decisões apropriadas, acompanhando os últimos desenvolvimentos tecnológicos e analisando e antecipando ameaças;

4) Desenvolver a capacidade de deteção de ataques aos sistemas de informação, especialmente os das entida-

des públicas e as infraestruturas críticas nacionais, a qual deve permitir alertar as entidades competentes, ajudar a entender a natureza dos ataques e criar as necessárias contramedidas;

5) Promover a aplicação, por parte das entidades públicas, das medidas necessárias à continuidade das operações, de modo a responder às principais crises que afetem ou ameacem a segurança dos sistemas de informação ou os operadores de infraestruturas críticas;

6) Incluir medidas de segurança do ciberespaço nos planos de proteção de infraestruturas críticas nacionais, seguindo uma abordagem baseada na gestão de risco;

7) Incluir medidas para fazer face a ameaças no ciberespaço nos planos de segurança dos operadores de infraestruturas críticas nacionais e europeias;

8) Promover a utilização de normas de segurança da informação nas infraestruturas e sistemas de informação e de comunicação das entidades públicas. A adoção de normas e boas práticas de segurança do ciberespaço funcionam, simultaneamente, como mecanismo de harmonização e de interoperabilidade e como instrumento de medida por referência;

9) Promover uma política de segurança da informação para as entidades públicas e criar instâncias que garantam a segurança da informação em todas essas entidades que acedam a informação sensível, a dados pessoais ou prestem serviços em linha considerados críticos, devendo a identificação das medidas de aplicação da política de segurança seguir uma abordagem de gestão de risco, de acordo com as melhores práticas internacionais;

10) Reforçar as capacidades de prevenção, deteção e reação a incidentes de segurança do ciberespaço. Os operadores de infraestruturas críticas têm o dever de reportar falhas e interferências de segurança do ciberespaço nos seus sistemas. Por outro lado, deve ser estabelecido, em cada um destes operadores, um conjunto de meios técnicos e humanos mínimos dedicados à função de segurança do ciberespaço. Estes meios devem funcionar em rede dentro e fora do setor de atividade;

11) Avaliar e desenvolver os quadros regulamentares setoriais;

12) Adaptar a legislação nacional, de forma a incorporar a evolução tecnológica e as novas práticas;

13) Garantir a proteção das infraestruturas de informação críticas, através de um Sistema de Proteção da Infraestrutura de Informação Nacional (SPIIN).

Eixo 4 — Educação, sensibilização e prevenção:

O sucesso da segurança do ciberespaço passa pela promoção de uma cultura de segurança que proporcione a todos o conhecimento, a consciência e a confiança necessários para a utilização dos sistemas de informação, reduzindo a exposição aos riscos do ciberespaço. É fundamental informar, sensibilizar e consciencializar não só as entidades públicas e as infraestruturas críticas, mas também as empresas e a sociedade civil. Por outro lado, é fundamental que o país se dote de recursos humanos qualificados para lidar com os complexos desafios da segurança do ciberespaço. No âmbito da educação, sensibilização e capacitação devem ser adotadas as seguintes medidas:

1) Promover campanhas de informação e alerta, tendo como alvos principais os cidadãos e as empresas;

2) Sensibilizar os operadores públicos e privados para a natureza crítica da segurança informática;

3) Promover uma cultura de segurança do ciberespaço, através da promoção de campanhas e iniciativas de sensi-

bilização para a segurança do ciberespaço coordenadas e desenvolvidas dentro de uma abordagem comum e positiva, que chame a atenção para os perigos e as ameaças da Internet e, em simultâneo, aponte soluções e medidas para os mitigar. Neste contexto, devem ser criados instrumentos e reforçadas as medidas de sensibilização da sociedade civil para a temática do uso seguro e responsável das TIC;

4) Reforçar a oferta de formação em segurança do ciberespaço. Reforçar a educação e formação de forma ampla e alargada, com o objetivo de, na estrutura curricular do ensino básico, secundário e superior, se criarem competências e conhecimentos para uma utilização segura das TIC;

5) Promover a utilização segura das TIC e do ciberespaço, dando particular importância à capacitação e conhecimento obtidos por adolescentes e pessoas idosas e outros grupos de risco;

6) Promover a formação especializada em matéria de segurança do ciberespaço, criando ou reforçando a oferta de cursos multidisciplinares, e adaptar as respetivas estruturas curriculares;

7) Promover formação especializada junto dos decisores e gestores públicos e de infraestruturas críticas, numa ótica de consciencialização e prevenção para a necessidade de salvaguardar os interesses e informação crítica nacional;

8) Estabelecer programas específicos para as Pequenas e Médias Empresas (PME), para as associações socioprofissionais e, em particular, para os profissionais liberais.

Eixo 5 — Investigação e desenvolvimento:

Tendo em conta a importância estratégica da segurança no ciberespaço, é fundamental apoiar, fomentar e potenciar as capacidades tecnológicas, para que sejam desenvolvidas soluções nacionais, seguras e confiáveis, que possam ser certificadas, permitindo assim potenciar a proteção dos sistemas perante as diversidades das ameaças. É crucial fomentar e apoiar todas as atividades e iniciativas de investigação e desenvolvimento, envolvendo empresas e indústria, entidades de investigação e academia. Assim, devem ser adotadas as seguintes medidas:

1) Promover a investigação científica e o desenvolvimento nos vários domínios da segurança do ciberespaço. A investigação científica e aplicada, bem como o desenvolvimento de soluções inovadoras são um importante fator para a segurança do ciberespaço. Deve ser promovida e incentivada a produção científica nas várias áreas do saber e no desenvolvimento de soluções aplicadas aos vários domínios de atuação;

2) Estimular e potenciar as capacidades científicas, técnicas, industriais e humanas do país, de forma a manter e afirmar a independência nacional neste domínio;

3) Apoiar a participação nacional em projetos internacionais;

4) Potenciar as sinergias decorrentes da participação nacional nos diversos fora internacionais neste domínio e a presença em território nacional de organismos internacionais que se dediquem à investigação e desenvolvimento neste âmbito;

5) Explorar a experiência recolhida pela participação das Forças Armadas em missões no exterior neste domínio, para, em colaboração com as universidades, centros de investigação e a indústria, desenvolver soluções tecnológicas com interesse para duplo uso civil militar;

6) Apoiar a participação da academia e das empresas nacionais em projetos de investigação e desenvolvimento internacionais.

Eixo 6 — Cooperação:

A segurança e defesa do ciberespaço requer uma forte cooperação e colaboração entre aliados e parceiros, nacionais ou internacionais. Responder aos desafios da segurança e defesa do ciberespaço requer uma abordagem em rede, pelo que a cooperação nacional e internacional nos diversos domínios de atuação é da maior importância. Para este eixo, devem ser adotadas as seguintes medidas:

1) Desenvolver iniciativas de cooperação. Desenvolver iniciativas de cooperação em áreas ligadas à segurança dos sistemas de informação, cibercrime, ciberdefesa e ciberterrorismo, ciberespionagem, ciberdiplomacia, de forma a potenciar o conhecimento necessário à proteção dos sistemas de informação nacionais;

2) Cooperar e colaborar multilateralmente. Neste contexto, devem ser reforçados os atuais mecanismos de cooperação multilateral, no âmbito nacional e internacional, designadamente, da União Europeia, no quadro da Estratégia europeia para a segurança do ciberespaço, e da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), no âmbito da cibersegurança e ciberdefesa com os parceiros;

3) Participar e cooperar nos diversos fora de CSIRT. Os fora de CSIRT são instrumentos de partilha de informação e de geração da confiança necessária para a atividade de resposta a incidentes no ciberespaço. Deve ser promovida a participação nos principais fora de CSIRT;

4) Participação em exercícios. Os exercícios de segurança do ciberespaço permitem a avaliação e o desenvolvimento de capacidades doutrinais e operacionais neste domínio. Deve ser fomentada a participação dos diversos atores nos principais exercícios de segurança e defesa do ciberespaço, nacionais e internacionais, designadamente no contexto da União Europeia e da OTAN.

Revisão da Estratégia:

A rápida evolução intrínseca ao ciberespaço e, consequentemente, a crescente evolução das ameaças, das vulnerabilidades, dos processos e das infraestruturas, bem como dos modelos económicos, sociais e culturais que assentam na sua utilização, exigem que a presente Estratégia seja objeto de revisão regular e periódica, considerando-se que, sem prejuízo de processos de revisão extraordinários, sempre que as circunstâncias o exijam, aquela deve ocorrer com a seguinte periodicidade:

- a) Revisão num prazo máximo de três anos;
- b) Verificação anual dos objetivos estratégicos e das linhas de ação e adequação dos mesmos à evolução das circunstâncias.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 37/2015

Considerando que nos termos da Resolução do Conselho de Ministros n.º 127/2006, de 9 de outubro, foi autorizada a permuta do imóvel do Estado Português designado por «Jardim da Parada» por imóveis propriedade do Município de Cascais;

Considerando que a referida permuta não foi formalizada, na medida em que, por deliberação da Assembleia

Municipal de Cascais, de 24 de setembro de 2012, que aprovou a proposta n.º 1444/2012, da reunião da respetiva Câmara Municipal, foi revogada a deliberação camarária de 26 de abril de 2006 que aprovou a permuta de imóveis com o Estado Português;

Considerando que, por deliberação da Assembleia Municipal de Cascais, de 27 de abril de 2015, foi aprovado um acordo quadro para a cooperação e a delegação de competências do Estado no Município de Cascais, cooperação no domínio do património — Ministério da Administração Interna, reiterando a intenção de prosseguir com a permuta do imóvel do Estado com alguns dos imóveis propriedade do Município, constantes da referida Resolução do Conselho de Ministros n.º 127/2006, de 9 de outubro;

Considerando que no imóvel designado por «Jardim da Parada», sito em Cascais, propriedade do Estado Português, o Município de Cascais construiu o «Museu do Mar» e a «Casa das Histórias»;

Considerando que, tendo em vista a construção de importantes infraestruturas coletivas, o Município de Cascais cedeu gratuitamente ao Estado Português, em regime de direito de superfície, um conjunto de imóveis no concelho de Cascais, destinados à construção de instalações para os serviços e forças de segurança pública, do Hospital de Cascais, e do Palácio da Justiça de Cascais;

Considerando que urge regularizar a situação jurídica do imóvel designado por «Jardim da Parada», tendo presente as construções promovidas pelo Município de Cascais, bem como consolidar na sua esfera jurídica o direito de propriedade plena sobre os imóveis nos quais se encontram instalados diversos serviços públicos;

Considerando que o Estado Português e o Município de Cascais mantêm a intenção alcançar este objetivo por meio de uma permuta;

Considerando que os imóveis a permutar foram objeto da competente avaliação, que os imóveis a adquirir se revestem de especial interesse para o Estado Português, e que o valor de avaliação dos imóveis a adquirir é inferior ao valor do imóvel dado em permuta, estando pela sua atual utilização por serviços públicos já previamente determinados, dando-se assim cumprimento ao disposto no artigo 107.º do Decreto-Lei n.º 280/2007, de 7 de agosto;

Considerando ainda que a competência para autorizar a permuta dos imóveis em apreço recai no Primeiro-Ministro, de acordo com as disposições conjugadas do n.º 3 do artigo 107.º e do n.º 3 do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 280/2007, de 7 de agosto, importa proceder à revogação da Resolução do Conselho de Ministros n.º 127/2006, de 9 de outubro;

Assim:

Nos termos do n.º 3 do artigo 32.º, do artigo 36.º e do artigo 107.º do Decreto-Lei n.º 280/2007, de 7 de agosto, e da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Autorizar a permuta, com dispensa de consulta ao mercado, do prédio urbano, propriedade do Estado Português, designado por «Jardim da Parada», sito em Cascais, inscrito na matriz predial urbana sob o artigo 15118, da União das Freguesias de Cascais e Estoril, descrito na 1.ª Conservatória do Registo Predial de Cascais sob o n.º 9571, da freguesia de Cascais, com o valor de € 4 050 000,00, pelos seguintes imóveis, propriedade do Município de Cascais, com o valor global de € 3 909 870,00:

- a) Prédio urbano, sito na Avenida de Portugal, na Amoreira, Estoril, inscrito na matriz predial urbana da União

das Freguesias de Cascais e Estoril sob o artigo 9518 e descrito na 2.ª Conservatória do Registo Predial de Cascais sob o n.º 3221, da freguesia do Estoril;

b) Prédio urbano, sito na Rua de Timor, na Parede, inscrito na matriz predial urbana União das Freguesias de Carcavelos e Parede sob o artigo 6499 e descrito na 1.ª Conservatória do Registo Predial de Cascais sob o n.º 2581, da freguesia da Parede;

c) Parcela de terreno, sita no Lugar de Cabreiro, em Alcabideche, inscrita na matriz predial urbana da freguesia de Alcabideche sob o artigo 14823 e descrita na 2.ª Conservatória do Registo Predial de Cascais sob o n.º 11315, da freguesia de Alcabideche;

d) Parcela de terreno, sita no Lugar de Cabreiro, em Alcabideche, inscrita na matriz predial urbana da freguesia de Alcabideche sob o artigo 14824 e descrita na 2.ª Conservatória do Registo Predial de Cascais sob o n.º 11316, da freguesia de Alcabideche;

e) Parcela de terreno, sita no Lugar do Vale, em Alcabideche, inscrita na matriz predial urbana da freguesia de Alcabideche sob o artigo 15405 e descrita na 2.ª Conservatória do Registo Predial de Cascais sob o n.º 11908, da freguesia de Alcabideche;

f) Parcela de terreno, sita no Lugar de Cabreiro, em Alcabideche, inscrita na matriz predial urbana da freguesia de Alcabideche sob o artigo 14802 e descrita na 2.ª Conservatória do Registo Predial de Cascais sob o n.º 11232, da freguesia de Alcabideche;

g) Parcela de terreno, sita na Rua Manuel Henrique, no Lugar de Cabreiro, em Alcabideche, inscrita na matriz predial urbana da freguesia de Alcabideche sob o artigo 14780 e descrita na 2.ª Conservatória do Registo Predial de Cascais sob o n.º 7841, da freguesia de Alcabideche;

h) Parcela de terreno, sita na Rua Manuel Henrique, no Lugar de Cabreiro, em Alcabideche, inscrita na matriz predial urbana da freguesia de Alcabideche sob o artigo 15455 e descrita na 2.ª Conservatória do Registo sob o n.º 5566, da freguesia de Alcabideche;

i) Parcela de terreno, sita no Lugar de Cabreiro, em Alcabideche, inscrita na matriz predial urbana da freguesia de Alcabideche sob o artigo 15451 e descrita na 2.ª Conservatória do Registo Predial de Cascais sob o n.º 11231, da freguesia de Alcabideche;

j) Parcela de terreno, sita em Cascais, inscrita na matriz predial urbana da União das Freguesias de Cascais e Estoril sob o artigo 12339 e descrita na 1.ª Conservatória do Registo Predial de Cascais sob o n.º 10027, da freguesia de Cascais;

k) Parcela de terreno, sita em Cascais, inscrita na matriz predial urbana da União das Freguesias de Cascais e Estoril sob o artigo 12205 e descrita na 1.ª Conservatória do Registo Predial de Cascais sob o n.º 12363, da freguesia de Cascais.

2 — Determinar que a permuta prevista no número anterior se realiza mediante a assunção, pelo Município de Cascais, do pagamento do montante de € 140 130,00, correspondente à diferença entre o valor do imóvel do Estado e o valor global dos imóveis daquele município.

3 — Revogar a Resolução do Conselho de Ministros n.º 127/2006, de 9 de outubro.

4 — Determinar que a presente resolução produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

Presidência de Conselho de Ministros, 4 de junho de 2015. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 38/2015

O Decreto-Lei n.º 96/2015, de 29 de maio, que procede à criação do Instituto de Gestão Financeira da Educação, I.P. (IGeFE, I.P.), estatui que este organismo é um instituto público de regime especial, nos termos da lei e do n.º 2 do artigo 1.º daquele diploma, e que os membros do seu conselho diretivo são equiparados, para efeitos remuneratórios, a gestores públicos.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 16/2012, de 14 de fevereiro, que aprova os critérios de determinação do vencimento dos gestores públicos, estabelece que o vencimento mensal dos membros dos órgãos de direção dos institutos públicos de regime especial, nos casos em que os respetivos diplomas orgânicos determinem expressamente a aplicação do Estatuto do Gestor Público, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, é fixado por despacho, devidamente fundamentado e publicado no *Diário da República*, dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e pelas tutelas setoriais, atendendo à complexidade, à exigência e à responsabilidade das respetivas funções.

Tendo em consideração a prática que tem sido adotada em matéria de classificação e fixação do vencimento dos membros dos conselhos diretivos de institutos públicos de regime especial, procede-se à aprovação da classificação atribuída ao IGeFE, I.P., para efeitos da determinação do vencimento dos membros do respetivo conselho diretivo, por resolução do Conselho de Ministros, em vez da forma de despacho prevista, à semelhança do sucedido no âmbito das resoluções do Conselho de Ministros n.ºs 34/2012, de 15 de março, 71/2012, de 29 de agosto e 44/2013, de 19 de julho.

Assim:

Nos termos do n.º 20 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 16/2012, de 14 de fevereiro, do n.º 3 do artigo 2.º e do n.º 4 do artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 8/2012, de 18 de janeiro, e da alínea d) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Aprovar, nos termos dos números seguintes, a classificação atribuída ao Instituto de Gestão Financeira da Educação, I.P. (IGeFE, I.P.), enquanto instituto público de regime especial, nos termos conjugados da alínea k) do n.º 3 do artigo 48.º da lei-quadro dos institutos públicos, aprovada pela Lei n.º 3/2004, de 15 de janeiro, e do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 96/2015, de 29 de maio, nos casos em que os respetivos diplomas orgânicos determinem expressamente a aplicação do Estatuto do Gestor Público, bem como a fundamentação para a atribuição dessa classificação.

2 — Estabelecer que o IGeFE, I.P., é classificado no grupo B, com fundamento nas funções cometidas ao respetivo conselho diretivo, que revestem especial complexidade, especificidade e assumem elevada exigência e responsabilidade financeira, nomeadamente, em matéria de:

a) Gestão dos recursos financeiros do Ministério da Educação e Ciência (MEC), sendo responsável pela gestão dos programas orçamentais do MEC e, ainda, pelo acompanhamento e controlo da respetiva execução;

b) Desenvolvimento de atividades de entidade coordenadora dos programas orçamentais do MEC;

c) Gestão centralizada do processamento das remunerações e abonos devidos aos trabalhadores dos órgãos, serviços e organismos do MEC;

d) Gestão e acompanhamento da execução financeira de projetos das unidades orgânicas do ensino básico e secundário da rede pública do MEC, financiados por fundos europeus, estruturais e de investimento;

e) Funções de unidade ministerial de compras no âmbito das unidades orgânicas do ensino básico e secundário da rede pública do MEC;

f) Responsabilidade de elaboração, difusão e apoio à criação de instrumentos de planeamento, de avaliação e programação financeira, com vista à monitorização e execução conducentes à eficácia e eficiência dos sistemas educativo e científico e tecnológico.

3 — Determinar que os vencimentos mensais ilíquidos dos membros do conselho diretivo do IGeFE, I.P., correspondem às percentagens do valor padrão para o grupo B, nos termos dos n.ºs 10 e 11 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 16/2012, de 14 de fevereiro.

4 — Determinar que a presente resolução produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 4 de junho de 2015. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Secretaria-Geral

Declaração de Retificação n.º 27/2015

Nos termos das disposições da alínea h) do n.º 1 do artigo 4.º e do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 4/2012, de 16 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 41/2013, de 21 de março, declara-se que a Portaria n.º 152/2015, de 26 de maio, publicada no *Diário da República* n.º 101, 1.ª série, de 26 de maio de 2015, saiu com a seguinte inexactidão que, mediante declaração da entidade emitente, assim se retifica:

No n.º 2 do artigo 8.º, do Anexo que republica a Portaria n.º 668/2010, de 11 de agosto, onde se lê:

«2 — Para as vinhas que possuam cadastro vitícola atualizado há menos de cinco anos o rendimento máximo por hectare é fixado em 7.500 kg.»

deve ler-se:

«2 — Para as vinhas que possuam cadastro vitícola atualizado há mais de cinco anos o rendimento máximo por hectare é fixado em 7.500 kg.»

Secretaria-Geral, 8 de junho de 2015. — A Secretária-Geral Adjunta, *Catarina Maria Romão Gonçalves*.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS, DA ECONOMIA E DA SOLIDARIEDADE, EMPREGO E SEGURANÇA SOCIAL

Portaria n.º 175/2015

de 12 de junho

O Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março, alterado pelos Decretos-Lei n.º 214/2012, de 28 de setembro, e

n.º 134/2014, de 8 de setembro, prevê, no seu artigo 20.º, que a regulamentação do Programa de Estágios Profissionais na Administração Pública Central (PEPAC) seja efetuada por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da Administração Pública, da economia, da solidariedade, do emprego e da segurança social.

Pela presente portaria mantém-se a opção pela centralização da apresentação e tratamento das candidaturas, bem como dos procedimentos subsequentes de recrutamento e seleção, numa aplicação informática única que mantém as condições para um melhor aproveitamento da iniciativa, minimizando as possíveis situações de não ocupação dos estágios.

No sentido de garantir maior coerência com os objetivos do Programa, designadamente, proporcionar o início de um processo de aquisição de experiências profissionais e aprendizagem, eliminou-se o fator «experiência profissional» do método de seleção avaliação curricular.

Promove-se ainda o alargamento das regras de mobilidade, extensíveis a todas as entidades promotoras do mesmo ministério, com vista a mitigar eventuais constrangimentos no desenvolvimento dos estágios.

Assim:

Manda o Governo, pelos Ministros de Estado e das Finanças, da Economia e da Solidariedade, Emprego e Segurança Social, ao abrigo do disposto no artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 214/2012, de 28 de setembro, e pelo Decreto-Lei n.º 134/2014, de 8 de setembro, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

A presente portaria regulamenta o Programa de Estágios Profissionais na Administração Central do Estado instituído pelo Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março, adiante designado por PEPAC, alterado pelo Decreto-Lei n.º 214/2012, de 28 de setembro, e pelo Decreto-Lei n.º 134/2014, de 8 de setembro.

Artigo 2.º

Desmaterialização do processo

O processo de seleção e colocação de estagiários PEPAC, incluindo o respetivo acompanhamento, é integralmente realizado em suporte eletrónico no sítio da Internet do PEPAC, acessível no portal da Bolsa de Emprego Público.

Artigo 3.º

Apresentação de candidaturas

1 — Para efeitos do previsto no n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março, as candidaturas são apresentadas exclusivamente através do preenchimento de formulário de candidatura *on-line*, disponível no sítio da internet da Bolsa de Emprego Público, em www.bep.gov.pt.

2 — A apresentação das candidaturas é precedida de registo no sítio do PEPAC, acessível através do sítio referido no número anterior.

3 — No formulário de candidatura, o candidato indica os seus dados de identificação pessoal e fornece os elementos para a sua avaliação curricular, referidos nos artigos seguintes.

4 — O formulário de candidatura deve ainda conter:

a) Declaração de cumprimento, à data do fim do prazo de candidatura, dos requisitos legais da mesma, nomeadamente que se encontra nas condições referidas no artigo 4.º e no n.º 4 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março;

b) Declaração de honra com o seguinte teor: «Declaro, sob compromisso de honra, que as informações prestadas são verdadeiras.»

5 — Os interessados preenchem apenas um formulário de candidatura, optando por uma única área de formação.

6 — Após o preenchimento do formulário de candidatura e respetiva submissão, o candidato recebe a confirmação da mesma, assim como dos dados introduzidos no endereço de correio eletrónico indicado nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 4.º da presente portaria.

7 — O prazo de candidatura é definido pela portaria prevista no n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março.

Artigo 4.º

Informação exigível

1 — São considerados dados de identificação de preenchimento obrigatório no formulário de candidatura:

- a) O nome;
- b) A data de nascimento;
- c) O número de identificação fiscal;
- d) O endereço de correio eletrónico e o número telefónico móvel, a utilizar em contacto posterior no âmbito do procedimento de candidatura.

2 — O candidato que seja portador de incapacidade igual ou superior a 60 % e pretenda beneficiar do regime previsto no n.º 5 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março, deve assinalar tal pretensão no campo correspondente.

3 — O candidato indica, ainda, obrigatoriamente no formulário de candidatura, os seguintes elementos:

- a) A área de formação académica, com indicação da licenciatura e respetiva classificação final;
- b) Outras habilitações académicas de grau superior a licenciatura;
- c) Classificação final do 12.º ano ou equivalente, arredondada à primeira casa decimal;
- d) Formação profissional comprovada;
- e) Cidadania ativa e solidária comprovada.

4 — Para efeitos do disposto na alínea a) do número anterior, a área de educação e formação é definida de acordo com a Classificação Nacional das Áreas de Educação e Formação, aprovada pela Portaria n.º 256/2005, de 16 de março.

5 — O registo das informações e dados referidos nos números anteriores apenas pode ser alterado dentro do prazo fixado para apresentação de candidaturas ou, para além desse prazo, no caso de o candidato ser notificado para o fazer pela entidade gestora do PEPAC.

6 — Ao candidato pode ser solicitada outra informação julgada relevante, nomeadamente com vista à confirmação da sua idoneidade para o estágio.

Artigo 5.º

Avaliação Curricular

1 — No método de seleção avaliação curricular são considerados os seguintes parâmetros:

- a) Grau académico;
- b) Média obtida na licenciatura ou equivalente;
- c) Média obtida no 12.º ano de escolaridade ou equivalente;
- d) Formação profissional;
- e) Cidadania ativa e solidária.

2 — Compete a cada uma das entidades promotoras, definir a ponderação dos parâmetros de avaliação acima expostos.

3 — Caso a entidade promotora não proceda à definição prevista no número anterior, é aplicada a fórmula definida pela Direção-Geral da Qualificação dos Trabalhadores em Funções Públicas (INA) enquanto entidade gestora do PEPAC, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 18.º da presente portaria.

4 — A fórmula utilizada permanece disponível no sítio do PEPAC até ao final da respetiva edição.

Artigo 6.º

Ordenação e seleção dos candidatos

1 — No prazo máximo de 5 dias úteis após o encerramento do período das candidaturas, os candidatos provisoriamente admitidos são listados alfabeticamente no sítio do PEPAC, com identificação das áreas de educação e formação, nos termos do disposto no n.º 4 do artigo 4.º da presente portaria.

2 — No prazo máximo de 75 dias úteis após o decurso do prazo previsto no número anterior é publicada a lista dos candidatos admitidos definitivamente.

3 — Os candidatos são classificados através da aplicação da fórmula de avaliação curricular prevista no artigo 5.º, obtendo-se listas ordenadas dos selecionados por entidade, área de educação e formação e distrito.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, os candidatos selecionados são notificados, mediante o envio de mensagens padronizadas para o seu endereço de correio eletrónico, com identificação do estágio que lhe foi atribuído.

5 — A aceitação do estágio é feita *on-line*, no prazo máximo de 72 horas.

6 — A não aceitação, expressa ou tácita, do estágio proposto é considerada como desistência do PEPAC.

7 — As listas dos estagiários selecionados para cada entidade promotora são divulgadas no sítio do PEPAC no termo do período de seleção definido na portaria prevista no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março.

8 — As listas referidas nos n.ºs 2 e 7 ficam disponíveis do sítio do PEPAC até ao final da respetiva edição.

Artigo 7.º

Comprovação de requisitos

1 — Os requisitos a que se refere o artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março, bem como qualquer informação adicional, são comprovados pelo INA, no prazo a que se refere o n.º 2 do artigo anterior, através da validação da documentação remetida *on-line* no ato da candidatura.

2 — A não comprovação dos requisitos exigidos constitui motivo de exclusão do PEPAC.

Artigo 8.º**Estágios não ocupados**

Poderá verificar-se a existência de estágios não ocupados designadamente por:

- a) Inexistência de candidatos aos estágios em causa;
- b) Não aceitação do estágio pelos candidatos selecionados;
- c) Exclusão dos candidatos por não comprovação dos requisitos exigidos para candidatura;
- d) Desistência do estágio.

Artigo 9.º**Atribuição dos estágios não ocupados**

Após a seleção dos estagiários, os estágios em que o disposto nas alíneas b) a d) do artigo anterior ocorra até ao final dos primeiros 30 dias serão disponibilizados aos restantes candidatos, nos termos do artigo 6.º da presente portaria.

Artigo 10.º**Candidatos portadores de deficiência**

1 — Para efeitos do n.º 5 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março, em cada edição do PEPAC é assegurada uma quota de 5 % da totalidade dos estágios a ser preenchida por pessoas portadoras de deficiência, com um grau de incapacidade igual ou superior a 60 %, nos termos do Decreto-Lei n.º 29/2001, de 3 de fevereiro.

2 — A operacionalização do processo referido no artigo 2.º da presente portaria assegura o cumprimento da quota referida no número anterior em cada entidade promotora e em cada área de educação e formação.

Artigo 11.º**Contrato de estágio**

1 — No início do estágio, a entidade promotora celebra com o estagiário um contrato de estágio previsto no artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março, que obedece ao modelo previsto na subalínea ii) da alínea c) do n.º 1 do artigo 18.º da presente portaria.

2 — O contrato de estágio, sujeito à forma escrita, é celebrado, em dois exemplares, pelo candidato e pelo dirigente máximo da respetiva entidade promotora, ficando um exemplar para cada uma das partes contratantes.

3 — Do contrato de estágio constam, designadamente, os seguintes elementos:

- a) A identificação, as assinaturas e o domicílio ou sede das partes;
- b) O nível de qualificação do estagiário;
- c) Direitos e deveres das partes;
- d) A duração do estágio e a data em que se inicia;
- e) A área em que o estágio se desenvolve e as funções ou tarefas que no âmbito daquela se encontram atribuídas ao estagiário;
- f) O local e o período de duração, diário e semanal, das atividades de estágio;
- g) O valor da bolsa de estágio e do subsídio de refeição;
- h) A data de celebração do contrato.

4 — Anexo ao contrato deve constar cópia da apólice de seguro a que se refere a alínea b) do n.º 3 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março.

Artigo 12.º**Início dos estágios**

A data de início dos estágios é fixada pela portaria prevista no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 214/2012, de 28 de setembro.

Artigo 13.º**Mobilidade**

Até ao final do terceiro mês de estágio e mediante acordo das partes pode haver mobilidade de estagiários entre entidades promotoras pertencentes ao mesmo Ministério.

Artigo 14.º**Bolsa de estágio e outros apoios**

1 — Aos estagiários é concedida, por cada um dos 12 meses de duração do estágio, uma bolsa de estágio no montante de 1,65 vezes o valor correspondente ao indecente dos apoios sociais (IAS).

2 — Para efeitos do disposto no artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março, o processamento dos pagamentos aos estagiários é efetuado pela entidade onde decorra o estágio ou, quando assim o determine o membro do Governo que tutele a entidade promotora, por outra entidade do mesmo ministério.

3 — A negociação centralizada do seguro de acidentes de trabalho compete à Secretaria-Geral do Ministério das Finanças.

Artigo 15.º**Formação inicial**

1 — O plano do estágio integra uma sessão de formação inicial.

2 — Compete às entidades promotoras dos estágios desenvolver e ministrar a formação prevista no número anterior, em articulação com o INA.

Artigo 16.º**Informação sobre o estágio**

Compete às entidades promotoras dos estágios registar no sítio do PEPAC todos os dados relevantes para o acompanhamento e avaliação dos estágios, nomeadamente:

- a) Data de início dos estágios;
- b) Períodos de suspensão e cessação dos estágios, com as respetivas justificações;
- c) Relatórios de avaliação dos estagiários;
- d) Relatório do estágio em cada entidade promotora.

Artigo 17.º**Avaliação e certificação dos estagiários**

1 — Os estagiários são avaliados de acordo com as regras, as componentes e os critérios de avaliação definidos pelo INA nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo seguinte.

2 — As componentes referidas no número anterior integram obrigatoriamente os objetivos dos estágios e as competências individuais.

3 — Aos estagiários aprovados são entregues certificados comprovativos da frequência e aprovação final no estágio, de acordo com o modelo definido pelo INA nos termos da subalínea v) da alínea c) do n.º 1 do artigo seguinte.

4 — Compete à entidade promotora do estágio anexar ao certificado referido no número anterior uma descrição das atividades desenvolvidas e dos conhecimentos adquiridos.

Artigo 18.º

Gestão e coordenação do PEPAC

1 — Sem prejuízo das competências de gestão e coordenação do PEPAC previstas no artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março, compete ao INA, enquanto entidade responsável pela gestão e coordenação do PEPAC, definir e disponibilizar no sítio do PEPAC:

- a) A fórmula prevista no n.º 3 do artigo 5.º;
- b) As regras, as componentes e os critérios de avaliação final dos estagiários;
- c) Os seguintes instrumentos:
 - i) Formulário de candidatura;
 - ii) Modelo do contrato de estágio;
 - iii) Modelo de ficha de avaliação do estagiário;
 - iv) Modelo de ficha de avaliação do Programa de estágios por entidade promotora;
 - v) Modelo de ficha de avaliação do estágio pelos estagiários;
 - vi) Modelo do certificado de frequência e aprovação do estagiário;
 - vii) Instruções de preenchimento dos modelos previstos nas subalíneas anteriores.

2 — O INA elabora um relatório final de execução de cada edição do PEPAC com base em informação recolhida no sítio do PEPAC, prestada por cada entidade promotora nos termos do artigo 16.º

3 — No âmbito das suas competências de gestão, coordenação e acompanhamento do PEPAC, o INA pode propor ao membro do Governo competente a adoção de medidas consideradas necessárias a assegurar o cumprimento dos objetivos de cada edição do PEPAC.

Artigo 19.º

Frequência e assiduidade

O controlo da pontualidade e da assiduidade dos estagiários é efetuado pelo orientador do estágio previsto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março, o qual deve dar conhecimento do resultado desse controlo à entidade responsável pelo processamento e pagamento dos valores pecuniários devidos aos estagiários.

Artigo 20.º

Norma revogatória

É revogada a Portaria n.º 18/2013, de 18 de janeiro.

Artigo 21.º

Entrada em vigor

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

A Ministra de Estado e das Finanças, *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque*, em 27 de maio de 2015. — O Ministro da Economia, *António de Magalhães Pires de Lima*, em 27 de maio de 2015. — O Ministro da Solidariedade, Emprego e Segurança Social, *Luís Pedro Russo da Mota Soares*, em 25 de maio de 2015.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E DO MAR

Portaria n.º 176/2015

de 12 de junho

O Decreto-Lei n.º 68/2015, de 28 de abril, aprovou, entre outros, o regime jurídico da atribuição da exploração de hipódromos autorizados a realizar corridas de cavalos sobre as quais se praticam apostas hípicas e das corridas de cavalos sobre as quais podem ser efetuadas apostas hípicas.

O reconhecimento da entidade responsável pela atividade de organização de corridas de cavalos sobre as quais se praticam apostas hípicas é realizado pelo diretor-geral de Alimentação e Veterinária, conforme previsto no n.º 1 do artigo 18.º, do Anexo II ao Decreto-Lei n.º 68/2015, de 28 de abril.

Porém, aquele reconhecimento depende do cumprimento do procedimento a definir pelo membro do governo responsável pela agricultura, o qual importa fixar.

Assim:

Nos termos do n.º 1 do artigo 18.º, do Anexo II, do Decreto-Lei n.º 68/2015, de 29 de abril, manda o Governo, pelo Secretário de Estado da Alimentação e da Investigação Agroalimentar, no uso das competências delegadas através do Despacho n.º 12256-A/2014, de 3 de outubro, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

A presente portaria estabelece o procedimento a que deve obedecer o reconhecimento da entidade à qual é atribuída a organização de corridas de cavalos.

Artigo 2.º

Entidade organizadora de corridas de cavalos

A entidade organizadora de corridas de cavalos deve reunir, cumulativamente, os seguintes requisitos:

- a) Dispor de personalidade jurídica reconhecida no espaço da União Europeia;
- b) Experiência comprovada na organização de corridas de cavalos, nas diversas modalidades, de pelo menos cinco anos;
- c) Dispor de pessoal qualificado e com experiência reconhecida, por forma a que assegure uma correta organização dos eventos;
- d) Dispor de um sistema de informação digital, seguro, robusto e redundante, adequado para a gestão de uma base de dados com os registos legalmente exigíveis, disponíveis à autoridade competente, bem como com um sistema de alertas dos resultados positivos de controlo antidoping;
- e) Ausência de condenação em processos contraordenacionais no âmbito das condições higio-sanitárias, bem-estar animal, transporte, registo e identificação de equinos.

Artigo 3.º

Apresentação da candidatura

1 — As candidaturas a entidade organizadora de corridas de cavalos decorrem no período de 1 a 30 de junho de cada ano, devendo a entidade que pretende ser reconhecida como entidade organizadora apresentar um requerimento

ao diretor-geral de Alimentação e Veterinária, acompanhado dos documentos comprovativos do cumprimento dos requisitos referidos no artigo 2.º

2 — A Direção-Geral de Alimentação e Veterinária (DGAV) analisa as candidaturas e profere decisão de reconhecimento no prazo máximo de 30 dias, a qual é divulgada no seu sítio na Internet.

3 — O reconhecimento referido no número anterior vigora pelo período de cinco anos.

4 — Decorrido aquele período, deve a entidade apresentar novo requerimento nos termos do n.º 1.

5 — Se no prazo estabelecido no n.º 1 do presente artigo não se verificarem candidaturas, se as candidaturas rececionadas não cumprirem com os requisitos exigidos ou quando se verificar a revogação do reconhecimento, a DGAV pode entregar transitória e temporariamente a organização de corridas de cavalos a terceiros.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

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

Artigo 5.º

Norma transitória

Para o ano de 2015, o prazo para a apresentação do requerimento a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º, termina no 30.º dia após a publicação do presente diploma.

O Secretário de Estado da Alimentação e da Investigação Agroalimentar, *Alexandre Nuno Vaz Baptista de Vieira e Brito*, em 27 de maio de 2015.

REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Assembleia Legislativa

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 20/2015/A

Cumprimento da Resolução n.º 11/2011/A, de 15 de junho «Acompanhamento do processo de descontaminação e reabilitação na Praia da Vitória»

A Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 11/2011/A, de 15 de junho — «Acompanhamento do processo de descontaminação e reabilitação na Praia da Vitória» procurava, segundo o proponente da proposta que lhe deu origem, clarificar, com rigor e transparência, a evolução e os resultados do processo de descontaminação e reabilitação de zonas poluídas e, inclusivamente, contaminadas, identificadas pelo relatório da autoria do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), encomendado pela Câmara Municipal da Praia da Vitória, com o apoio do Governo Regional.

Três anos decorridos e surgem indícios de incumprimento de parte fundamental da resolução em causa, pelo que urge dar cumprimento a um conjunto de três recomendações para que o Governo Regional, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores e o Conselho Regional para o Desenvolvimento Regional Sustentável (CRADS) possam acompanhar a execução, de perto, dos

trabalhos de reabilitação pelas entidades norte-americanas (poluidor).

O LNEC tem acompanhado os trabalhos de descontaminação e reabilitação. Todavia, os resultados desse acompanhamento são desconhecidos do público, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores e, inclusive, da Câmara Municipal da Praia da Vitória. Dessa forma, compromete-se a transparência e o rigor, tidos como objetivos primordiais pelo proponente da iniciativa legislativa que deu origem à Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 11/2011/A, de 15 de junho.

Portanto, criaram-se todas as condições para que o poluidor tenha do seu lado a capacidade decisória sobre «o como» e a celeridade do desenrolar deste processo.

Considerando que apesar do n.º 1 da Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 11/2011/A, de 15 de junho, contemplar indicações para que o Governo Regional informe a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores sobre o desenvolvimento do processo de descontaminação e reabilitação, através do Relatório do Estado do Ambiente, o qual, já no ano de 2010, deveria incluir um capítulo particular sobre o processo em causa, na realidade nunca esse relatório foi divulgado quer à Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, quer ao público em geral;

Considerando a existência de um relatório de acompanhamento aos trabalhos de descontaminação e reabilitação, na Praia da Vitória, datado de dezembro de 2013, da autoria do LNEC;

Considerando que tem sido escassa a informação transmitida pela comissão especializada dos membros do Governo Regional com competência no que diz respeito ao Acordo de Cooperação e Defesa entre Portugal e os EUA e em matéria de ambiente à Câmara Municipal da Praia da Vitória;

Considerando que o relatório da autoria do LNEC, de dezembro de 2013, «Análise e acompanhamento dos trabalhos de reabilitação para melhoria da situação ambiental envolvente aos furos de abastecimento de água do concelho da Praia da Vitória» tece considerações, apresenta conclusões e emana recomendações de extrema pertinência, tais como:

a) Persistem LNAPL (substâncias contaminantes subterrâneas insolúveis em água — menos densas do que água) em águas subterrâneas em seis piezômetros (4 no site 3001 e 2 no site 5001);

b) «Em diversos pontos dentro do site 3001 foram encontrados hidrocarbonetos com concentrações acima do permitido.» (Leitão, T.E., Lobo Ferreira, J.P.C. & Oliveira, M.M. et col., 2013, p. 41);

c) As taxas de saída de água, que poderá transportar poluentes, são superiores aos valores de recarga anual, razão para que se tenha de proceder à remoção total dos poluentes detetados nos aquíferos suspensos pois poderão, a médio prazo, atingir o aquífero base;

d) Deveria ser efetuado um conjunto de novas análises químicas e dever-se-ia proceder a ajustes de alguns limites de quantificação — atendendo ao «princípio da precaucionaridade» (Lobo-Ferreira et al, 2010, citado por Leitão, T.E., Lobo Ferreira, J.P.C. & Oliveira, M.M. et col., 2013, p. 62);

e) O procedimento de amostragem das entidades norte-americanas deveria ser complementar com outro, de forma a não serem recolhidos, unicamente, hidrocarbonetos que flutuam maioritariamente sobre a água;

f) Apesar das oscilações de espessura de LNAPL serem normais, neste tipo de procedimentos de reabilitação, os valores são muito elevados e poderão ser o resultado da presença considerável de poluentes na zona onde foram removidos os tanques de combustível;

g) Os DNAPL (hidrocarbonetos mais densos do que a água) devem merecer mais atenção, pois tendem a migrar para uma base impermeável, pelo que se recomenda a sua remoção;

h) Recomenda-se a remoção das fontes de poluição: *pipelines* do Cabrito e Cova das Cinzas;

i) Recomenda-se a remoção total dos poluentes detetados nas formações suspensas, pois há o risco de se infiltrarem e atingirem, a médio prazo, o aquífero basal;

j) Recomenda-se que os trabalhos de reabilitação sejam acompanhados por uma equipa portuguesa, para supervisão.

São pois recomendações bastante concretas que demonstram a seriedade e complexidade da situação que se vive no concelho da Praia da Vitória.

Tendo em conta a magnitude do problema, não é aceitável que a supervisão dos trabalhos de descontaminação não tenha um perfil sistemático e qualificado. Deixar para depois da conclusão dos trabalhos, assumida pelo poluidor, um exame profundo da situação pode constituir um erro de consequências muito nefastas.

Em conformidade a Representação Parlamentar do Bloco de Esquerda/Açores continua a defender, perante a magnitude do problema a necessidade de uma Comissão Parlamentar de acompanhamento deste processo de descontaminação.

Assim, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores resolve, nos termos regimentais aplicáveis e

ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 44.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores, recomendar ao Governo Regional dos Açores e ao Governo da República que:

1 — Através da Entidade Reguladora dos Serviços de Águas e Resíduos dos Açores (ERSARA) e do LNEC enviem relatórios semestrais a esta Assembleia, donde constem a descrição da fase dos trabalhos e a avaliação técnica do processo de descontaminação das zonas poluídas.

2 — Não pondo nunca em causa a continuidade da supervisão técnica do LNEC neste processo de descontaminação, que o Governo da República, como signatário da convenção internacional com os EUA que legitima e possibilita a presença do contingente militar norte-americano nas Lajes e no cumprimento do n.º 6 do artigo 8.º da Lei das Finanças das Regiões Autónomas, se corresponsabilize de forma mais ativa pelo processo de descontaminação, designadamente suportando os custos do contrato de supervisão técnica existente entre a ERSARA e o LNEC.

3 — Sem prejuízo do anteriormente previsto, esta Assembleia e o Governo Regional dos Açores cumprirão o estabelecido na Resolução n.º 11/2011/A, de 15 de junho, podendo ainda a ALRAA, quando o achar necessário, requerer a audição do Comando das Feusaçores sobre a matéria objeto da presente resolução.

4 — Implementem, de acordo com as suas atribuições e competências, e da forma mais célere possível, as medidas e ações atinentes a esta matéria previstas no Plano de Revitalização Económica da Ilha Terceira (PREIT).

Aprovada pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na Horta, em 17 de abril de 2015.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Ana Luísa Luís*.

I SÉRIE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

*Diário da República Eletrónico:*Endereço Internet: <http://dre.pt>*Contactos:*Correio eletrónico: 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, Serviço do Diário da República, Avenida Dr. António José de Almeida, 1000-042 Lisboa