Resolução da Assembleia da República n.º 27/2014

Institui o Dia Nacional da Paralisia Cerebral

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

Aprovada em 7 de março de 2014.

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

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Decreto n.º 8/2014

de 21 de março

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

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

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

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

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

Assim:

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

Artigo 1.º

Objeto

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

Artigo 2.º

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

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

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

Artigo 3.º

Norma revogatória

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

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

Assinado em 12 de março de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, Aníbal Cavaco Silva.

Referendado em 13 de março de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho.*

Decreto n.º 9/2014

de 21 de março

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

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

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

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

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

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

Assim:

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

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

Assinado em 12 de março de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, Aníbal Cavaco Silva.

Referendado em 13 de março de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho.*

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

A **REPÚBLICA PORTUGUESA** e o **GOVERNO DO ESTADO DO QATAR**, doravante designadas por "Partes",

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

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

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

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1.º

DEFINIÇÕES

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

a) A expressão **"Convenção"** significa a Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado ao abrigo do Artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus Artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses Anexos e emendas tenham sido adotados por ambas as Partes;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 2.º

CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO

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

a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar, e

b) O direito de fazer escalas, para fins não comerciais, no seu território.

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

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

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

ARTIGO 3.º

DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO DA EMPRESA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 4.º

RECUSA, REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO E LIMITAÇÃO DE DIREITOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 5.º

APLICAÇÃO DE LEGISLAÇÃO NACIONAL E REGULAMENTAÇÃO

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

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

ARTIGO 6.º

DIREITOS ADUANEIROS E OUTROS ENCARGOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 7.º

TAXAS DE UTILIZAÇÃO

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

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

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

ARTIGO 8.º

TRÁFEGO EM TRÂNSITO DIRETO

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

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

ARTIGO 9.º

RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS

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

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

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

ARTIGO 10.º

REPRESENTAÇÃO COMERCIAL

1 — A empresa designada de cada Parte poderá:

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

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

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

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

ARTIGO 11.º

ATIVIDADES COMERCIAIS

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

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

ARTIGO 12.º

CONVERSÃO E TRANSFERÊNCIA DE LUCROS

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

ARTIGO 13.º

PRINCÍPIOS QUE REGEM A OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS ACORDADOS

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

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

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

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

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

ARTIGO 14.º

NOTIFICAÇÃO DE PROGRAMAS

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

ARTIGO 15.º

SEGURANÇA AÉREA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 16.º

SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 17.º

FORNECIMENTO DE ESTATÍSTICAS

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

ARTIGO 18.º

TARIFAS

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

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

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

4 — A intervenção das Partes ficará limitada à:

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

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

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

5 — Se uma Parte considerar que, um preço proposto para aplicação por uma empresa designada da outra Parte para o transporte aéreo internacional, é inconsistente com as considerações estabelecidas no parágrafo (4) deste Artigo, deverá solicitar consultas e notificar a outra Parte sobre as razões da sua insatisfação o mais brevemente possível. Estas consultas terão lugar o mais tardar trinta (30) dias após a receção do pedido, e as Partes deverão cooperar no sentido de garantir a informação necessária com vista à resolução fundamentada do assunto. Se as Partes chegarem a um acordo relativamente a um preço sobre o qual tenha sido transmitida uma nota de insatisfação, cada Parte deverá usar os seus melhores esforços para que esse acordo entre em vigor. Sem esse acordo mútuo em contrário, o preço previamente existente continuará em vigor.

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

ARTIGO 19.º

CONSULTAS

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

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

ARTIGO 20.º

EMENDAS

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

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

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

ARTIGO 21.º

RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 22.º

VIGÊNCIA E DENÚNCIA

1 — Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

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

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

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

ARTIGO 23.º

REGISTO

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

ARTIGO 24.º

CONFORMIDADE COM CONVENÇÕES MULTILATERAIS

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

ARTIGO 25.º

ENTRADA EM VIGOR

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

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

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

PELA REPÚBLICA PORTUGUESA:

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

PELO GOVERNO DO ESTADO DO QATAR:

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

ANEXO

Quadro de Rotas

Secção 1

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

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

Secção 2

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

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

Notas:

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

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

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

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

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

اتفاقية نقل جوي

بين

حكومة جمهورية البرتغال

و

حكومة دولة قطر

إن حكومة جمهورية البرتغال

و

حكومة دولة قطر

والمشار إليهما فيما بعد بـ (الطرفين)

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

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

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

قد اتفقتا على ما يلي:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

مادة (4)
رفض وإلغاء وتعليق وتقييد الحقوق

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

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

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

2) لا تمارس الرقابة التنظيمية الفعالة على مؤسسة النقل الجوي المعينة أو لا تراعي من قبل الدولة العضو بالاتحاد الأوروبي المسئولة عن إصدار شهادة مشغل جوي لمؤسسة النقل الجوي، أو لم يتم تحديد سلطات الطيران ذات العلاقة بصورة واضحة في التعيين، أو

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

ب) بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل دولة قطر:

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

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

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

د) في حالة إخفاق مؤسسة النقل الجوي المعينة تلك في التقيد بتشريع الطرف الذي يقوم بمنح الترخيص أو التصريح، أو

هـ) في حالة إخفاق مؤسسة النقل الجوي المعينة في تشغيل الخدمات المتفق عليها وفقاً للشروط الواردة في هذه الاتفاقية.

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

مادة (5)
قوانين وأنظمة الدخول والتخليص

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

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

مادة (1)
تعاريف

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

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

ب. **معاهدات الإتحاد الأوروبي:**
معاهدة الاتحاد الأوروبي ومعاهدة أداء الاتحاد الأوروبي.

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

د. **مؤسسة النقل الجوي المعينة:**
أي مؤسسة نقل جوي يتم تعيينها والترخيص لها وفقاً للمادة (3) من هذه الاتفاقية.

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

و. **(خط جوي) و (خط جوي دولي) و (مؤسسة نقل جوي) و (الهبوط لأغراض غير تجارية):**
المعاني المحددة لكل منها في المادة (96) من المعاهدة.

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

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

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

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

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

مادة (2)
حقوق التشغيل

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

أ) الطيران عبر إقليمه دون هبوط.

ب) الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية.

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

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

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

مادة (3)
التعيين وترخيص التشغيل لمؤسسة النقل الجوي

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

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

مادة (10)
التمثيل التجاري

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

2. تتخذ السلطات المختصة لدى كل طرف الخطوات الضرورية لضمان ممارسة مندوبي مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر لنشاطهم بطريقة منتظمة.

مادة (11)
الأنشطة التجارية

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

مادة (12)
تبديل وتحويل الإيرادات

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

مادة (13)
المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

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

مادة (14)
إشعار جداول الرحلات

يجب على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل طرف أن تبلغ سلطات الطيران لدى الطرف الآخر بجدول الرحلات للخدمات المتفق عليها يوضح عدد الرحلات ونوع الطائرة ومدة الصلاحية قبل البدء في تسيير خدماتها. ويسري هذا الطلب أيضا على أي تعديلات تطرأ على ذلك.

مادة (15)
سلامة الطيران

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

مادة (6)
الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

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

مادة (7)
رسوم الإستخدام

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

مادة (8)
حركة العبور المباشر

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

مادة (9)
الاعتراف بالشهادات والتراخيص

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

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

مادة (17)
المعلومات الإحصائية

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

مادة (18)
التعرفـات

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

مادة (19)
المشاورات

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

مادة (20)
التعديـلات

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

مادة (21)
تسوية المنازعات

1. إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين متعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، فعلى الطرفين، في المقام الأول، محاولة تسويته من خلال المفاوضات عبر القنوات الدبلوماسية.
2. إذا اخفق الطرفان في التوصل إلى تسوية عبر المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالة النزاع لاتخاذ قرار بشأنه إلى طرف ثالث، أو بطلب من أي من الطرفين، يحال النزاع إلى هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة محكمين، ويعين كل طرف محكم، ويدورهما يقومان بتعيين المحكم الثالث بالاشتراك.
2. بعد إجراء تلك المشاورات؛ إذا اكتشف طرف أن الطرف الآخر لا يراعي ولا ينفذ معايير السلامة بصورة فعالة في أي جزئية وبصورة مساوية على الأقل للحد الأدنى للمعايير المقررة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة، فعلى الطرف الأول إخطار الطرف الآخر بما اكتشفه من نواحي قصور والخطوات الضرورية للالتزام بمعايير الحد الأدنى وبهذا على الطرف الآخر اتخاذ الخطوات التصحيحية المناسبة. في حالة إخفاق الطرف الآخر في القيام بالإجراءات اللازمة خلال خمسة عشر (15) يوماً أو أي مدة أطول يتم الاتفاق عليها، يكون ذلك أساسا لتطبيق المادة (4) من هذه الاتفاقية.
3. على الرغم من التزاماتهما المقررة الواردة في المادة (33) من المعاهدة تم الإتفاق على أن أي طائرة يتم تشغيلها بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين في خدمات نقل جوي من أو إلى إقليم الطرف الآخر، وأثناء وجود هذه الطائرة في إقليم الطرف الآخر فإنه يجوز فحصها من قبل الأشخاص المفوضين من ذلك الطرف الآخر، ويكون الفحص شاملاً داخل وخارج الطائرة، لفحص صلاحية مستندات الطائرة وطاقمها، والحالة العامة لها ولمعداتها، (ويطلق على هذا الفحص "التفتيش في ساحة وقوف الطائرات") شريطة أن لا يؤدي مثل هذا الفحص إلى تأخير غير مبرر.
4. إذا أدى تفتيش أو سلسلة من عمليات التفتيش في ساحة وقوف الطائرات إلى ثبوت خطر جسيم يتمثل في أن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يتطابق مع معايير الحد الأدنى المقررة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة، أو وجود مخاوف جدّية بعدم المراعاة والتنفيذ الفعال لمعايير السلامة المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة؛ فإن الطرف الذي قام بعملية الفحص، إنفاذاً لأحكام المادة 33 من المعاهدة، يكون حراً في إستنتاج أن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار الشهادة أو التراخيص المتعلقة بتلك الطائرة أو طاقمها أو اعتبارها سارية المفعول أو أن المتطلبات التي تم بموجبها تشغيل الطائرة، لا تساوي أو أعلى من معايير الحد الأدنى المقررة وفقاً للمعاهدة.
5. في حالة رفض مندوب مؤسسة نقل جوي معينة من قبل طرف، السماح بفحص الطائرة التي تشغلها نفس مؤسسة النقل الجوي المعينة، في ساحة وقوف الطائرات، طبقاً للبند (3) من هذه المادة جاز للطرف الآخر استنتاج ثبوت مخاوف جدّية من النوع المشار إليه في البند (4) من هذه المادة وان يخلص إلى النتيجة المشار إليها في تلك البند.
6. يحتفظ كل طرف بحق تعليق أو تعديل تصريح تشغيل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر بصورة فورية في حالة توصل الطرف الأول، سواء كنتيجة للتفتيش في ساحة وقوف الطائرات أو سلسلة من عمليات التفتيش في ساحة وقوف الطائرات أو رفض إجراء التفتيش في ساحة وقوف الطائرات أو عن طريق التشاور أو خلافه، إلى ضرورة اتخاذ إجراء فوري لحماية سلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.
7. يوقف أي إجراء يقوم به طرف طبقاً للبندين (2) أو (6) من هذه المادة بمجرد إنتهاء الأسباب التي تم بناءً عليها اتخاذه.
8. إذا قامت جمهورية البرتغال بتعيين مؤسسة نقل جوي تُمارس الرقابة التنظيمية عليها وتُراعى من قبل دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي؛ تسري حقوق الطرف الآخر بموجب هذه المادة بنفس المستوى فيما يتعلق باعتماد أو ممارسة أو مراعاة معايير السلامة من قبل الدولة الأخرى العضو في الاتحاد الأوروبي وفيما يتعلق بترخيص التشغيل لمؤسسة النقل الجوي تلك.

مادة (16)
أمن الطيران

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

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

4. إذا اخفق أي من الطرفين في تعيين محكم خلال الفترة المحددة أو إذا لم يتم تعيين المحكم الثالث، فيجوز لأي من الطرفين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي أن يعين محكماً أو محكمين حسب الحالة. وفي هذه الحالة يجب أن يكون المحكم الثالث من مواطني دولة ثالثة ويعمل كرئيس لهيئة التحكيم.
5. يتعهد الطرفان بالالتزام بأي قرار صادر بموجب البند (2) من هذه المادة.
6. في حالة أو طوال فترة إخفاق أي طرف أو مؤسسة نقل جوي معينة في الالتزام بالقرار الصادر بموجب البند (2) من هذه المادة، يحق للطرف الآخر تقييد أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات كان قد منحها للطرف المخالف، وفقاً لهذه الاتفاقية.
7. يتحمل كل طرف مصاريف المحكم الذي عينه. يتم تحمل مصاريف هيئة التحكيم المتبقية مناصفة بين الطرفين.

مادة (22)
المدة والإنهاء

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

مادة (23)
التسجيل

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

مادة (24)
المواءمة مع الاتفاقيات متعددة الأطراف

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

مادة (25)
دخول حيز النفاذ

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

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

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

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

ملحق

جدول الطرق
قسم 1

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

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

جدول الطرق
قسم 2

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

نقاط في قطر	نقاط وسطية	نقاط في البرتغال	نقاط فيما وراء
أية نقاط	أية نقاط وسطية	لشبونة – اوبورتو – فارو	أية نقاط فيما وراء

ملاحظات:

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

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

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

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

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

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 2

OPERATING RIGHTS

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 3

DESIGNATION AND OPERATING AUTHORIZATION OF AIRLINES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 4

REFUSAL, REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF RIGHTS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 5

ENTRY AND CLEARENCE LAWS AND REGULATIONS

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

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

ARTICLE 6

CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 7

USER CHARGES

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

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

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

ARTICLE 8

TRAFFIC IN DIRECT TRANSIT

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

ARTICLE 9

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

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

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

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

ARTICLE 10

COMMERCIAL REPRESENTATION

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

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

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

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

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

ARTICLE 11

COMMERCIAL ACTIVITIES

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

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

ARTICLE 12

CONVERSION AND TRANSFER OF REVENUES

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

ARTICLE 13

PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 14

NOTIFICATION OF TIMETABLES

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

ARTICLE 15

AVIATION SAFETY

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 16

AVIATION SECURITY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 17

PROVISION OF STATISTICS

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

ARTICLE 18

TARIFFS

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

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

3 — Except as otherwise provided in this Article, neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged by a designated airline of either Party for international air transportation.

4 — Intervention by the Parties shall be limited to:

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

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

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

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

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

ARTICLE 19

CONSULTATIONS

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

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

ARTICLE 20

AMENDMENTS

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

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

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

ARTICLE 21

SETTLEMENT OF DISPUTES

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 22

DURATION AND TERMINATION

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

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

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

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

ARTICLE 23

REGISTRATION

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

ARTICLE 24

CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

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

ARTICLE 25

ENTRY INTO FORCE

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

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

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

FOR THE GOVERNMENT OF THE STATE OF QATAR:

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

FOR THE PORTUGUESE REPUBLIC:

Fernando Araújo, **Ambassador of Portugal in Doha.**

ANNEX

Route Schedule

Section 1

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

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

Section 2

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

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

Notes:

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

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

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

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

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

Aviso n.º 45/2014

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

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

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

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E ENERGIA

Portaria n.º 75/2014

de 21 de março

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

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

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

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

Pretende-se assim replicar neste âmbito o sucesso de outras campanhas como o Projeto Limpar Portugal que através da criação de um regime excecional aplicável a ações de voluntariado visou a remoção de resíduos de zonas de deposição indevida e o seu encaminhamento para destino adequado.

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

Assim:

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

Artigo 1.º

Objeto

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

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

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

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

Artigo 2.º

Recolha

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

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

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

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

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

Artigo 3.º

Dispensa de inscrição no Sistema Integrado de Registo

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