



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Terça-feira, 18 de março de 2014

Número 54

ÍNDICE

Presidência da República

Decreto do Presidente da República n.º 17/2014:

Ratifica o Acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Criação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste (SW FAB), assinado em Lisboa, em 17 de maio de 2013. 2015

Assembleia da República

Lei n.º 14/2014:

Aprova o regime jurídico do ensino da condução, regulando o acesso e o exercício da atividade de exploração de escolas de condução e das profissões de instrutor de condução e de diretor de escola de condução e a certificação das respetivas entidades formadoras 2015

Resolução da Assembleia da República n.º 25/2014:

Aprova o Acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Criação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste (SW FAB), assinado em Lisboa, em 17 de maio de 2013. 2030

Resolução da Assembleia da República n.º 26/2014:

Recomenda ao Governo que, numa perspetiva de mitigação, estude a possibilidade do recurso a medidas de urgência para responder aos estragos que resultaram das intempéries que assolaram o País no início do ano, e que simultaneamente promova com celeridade a revisão da Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira, numa ótica da prevenção e adaptação às dinâmicas do litoral do País. 2058

Ministério das Finanças

Decreto-Lei n.º 40/2014:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 6/2014, de 12 de fevereiro, aprova as medidas nacionais necessárias à aplicação em Portugal do Regulamento (UE) n.º 648/2012, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, relativo aos derivados do mercado de balcão, às contrapartes centrais e aos repositórios de transações, incluindo o respetivo regime sancionatório, e altera o Código dos Valores Mobiliários, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 486/99, de 13 de novembro. 2059

Ministério da Economia

Decreto-Lei n.º 41/2014:

Transpõe a Diretiva n.º 2013/9/UE, da Comissão, de 11 de março, que altera o anexo III da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade, procedendo à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro. 2069

Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia**Decreto-Lei n.º 42/2014:**

Procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de julho, transpondo o artigo 30.º da Diretiva n.º 2012/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, relativa ao controlo dos perigos associados a acidentes graves que envolvem substâncias perigosas, que altera e subseqüentemente revoga a Diretiva n.º 96/82/CE do Conselho 2072

Ministério da Educação e Ciência**Decreto-Lei n.º 43/2014:**

Cria os cursos técnicos superiores profissionais, como formação superior de curta duração não conferente de grau 2074

Região Autónoma dos Açores**Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 8/2014/A:**

Recomenda ao Governo Regional que assegure a participação do sistema educativo açoriano no Relatório PISA 2015 2081

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 9/2014/A:

Recomenda a criação do Conselho Regional de Cultura dos Açores 2082



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA**Decreto do Presidente da República n.º 17/2014**

de 18 de março

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

É ratificado o Acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Criação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste (SW FAB), assinado em Lisboa, em 17 de maio de 2013, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 25/2014, em 24 de janeiro de 2014.

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*.**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA****Lei n.º 14/2014**

de 18 de março

Aprova o regime jurídico do ensino da condução, regulando o acesso e o exercício da atividade de exploração de escolas de condução e das profissões de instrutor de condução e de diretor de escola de condução e a certificação das respetivas entidades formadoras.

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

CAPÍTULO I**Disposições preliminares****Artigo 1.º****Objeto**

1 — A presente lei aprova o regime jurídico do ensino da condução, regulando o acesso e o exercício da atividade de exploração de escolas de condução e das profissões de instrutor de condução e de diretor de escola de condução e a certificação das respetivas entidades formadoras.

2 — A presente lei procede ainda à adaptação do regime jurídico referido no número anterior aos seguintes diplomas:

a) Lei n.º 9/2009, de 4 de março, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2005/36/CE, do Parlamento e do Conselho, de 7 de setembro, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais, e a Diretiva n.º 2006/100/CE, do Conselho, de 20 de novembro, que adapta determinadas diretivas no domínio da livre circulação de pessoas, em virtude da adesão da Bulgária e da Roménia, alterada pela Lei n.º 41/2012, de 28 de agosto;

b) Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, que estabelece os princípios e as regras necessárias para simplificar o livre acesso e exercício das atividades de serviços e trans-

põe a Diretiva n.º 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro;

c) Decreto-Lei n.º 92/2011, de 27 de julho, que estabelece o regime jurídico do Sistema de Regulação de Acesso a Profissões (SRAP);

d) Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, que altera o Código da Estrada e aprova o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir (RHLC), transpondo parcialmente a Diretiva n.º 2006/126/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, alterada pelas Diretivas n.ºs 2009/113/CE, da Comissão, de 25 de agosto, e 2011/94/UE, da Comissão, de 28 de novembro, relativas à carta de condução.

Artigo 2.º**Âmbito**

1 — O disposto na presente lei é aplicável ao ensino da condução para todas as categorias de veículos com vista à obtenção de carta de condução emitida em Portugal, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

2 — A presente lei aplica-se ao ensino da condução ministrado em escolas de condução localizadas noutro Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu com vista à obtenção de carta de condução emitida em Portugal, incluindo os requisitos relativos aos instrutores de condução e diretores de escola de condução, com exceção:

a) Dos requisitos relativos ao contrato entre o candidato a condutor e a escola de condução referidos no artigo 5.º;

b) Do regime da condução acompanhada por tutor, referido no artigo 7.º;

c) Dos requisitos relativos aos veículos de instrução.

3 — Ao ensino da condução ministrado em Portugal com vista à obtenção de carta de condução de outro Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu aplica-se apenas o disposto no artigo 12.º.

Artigo 3.º**Formação em escola de condução localizada noutro Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu**

1 — No ensino de condução referido no n.º 2 do artigo 2.º, quando o candidato a condutor tenha completado a formação em escola de condução localizada noutro Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu, a propositura a exame de condução é realizada por esta escola ou em regime de autopropositura, em conformidade com o disposto no RHLC e nos termos a definir pela portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º.

2 — Nos casos previstos no número anterior, consideram-se competentes para realizar o exame de condução os centros de exame da área de jurisdição da direção regional de mobilidade e transportes ou do distrito mais próximos da residência do candidato a condutor.

3 — Nos casos do n.º 1, para efeitos de realização da prova prática, o candidato a condutor deve ser acompanhado pelo instrutor que ministrou o ensino, pelo diretor desta escola ou por outro instrutor de escola de condução localizada em território nacional com a qual tenha celebrado um protocolo nos termos do n.º 5.

4 — A prova prática deve ser prestada em veículo da escola de condução onde o candidato a condutor obteve a formação ou em veículo de escola de condução locali-

zada em território nacional com a qual a primeira tenha celebrado um protocolo, nos termos do número seguinte, devendo este respeitar, em qualquer caso, as características previstas no artigo 61.º do RHLC.

5 — As escolas de condução localizadas noutro Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu que ministram o ensino da condução com vista à obtenção de carta de condução emitida em Portugal podem celebrar protocolos com outras escolas de condução localizadas em território nacional, para efeitos de disponibilização de instrutor e de veículo de instrução para a prestação da prova prática do candidato a condutor, aferindo-se a competência territorial dos centros de exames em função da escola localizada em território nacional.

Artigo 4.º

Definições

Para os efeitos do disposto na presente lei e respetiva legislação complementar, entende-se por:

a) Ensino da condução — o ensino teórico e prático com vista à aquisição ou requalificação de competências para a condução em segurança;

b) Ensino teórico — o ensino que tem por objetivo a aquisição de competências e conhecimentos relativos a regras de trânsito e de sinalização, normas sancionatórias e processuais pela prática de contraordenações rodoviárias, responsabilidade e avaliação dos riscos para a circulação rodoviária segura, mobilidade sustentável e a preservação do ambiente;

c) Ensino prático — o ensino que tem por objetivo a adaptação do candidato a condutor ao ambiente rodoviário de condução, o domínio do veículo em circulação, a circulação rodoviária segura e a preservação do ambiente;

d) Instrutor de condução — o profissional qualificado e possuidor de título profissional para ministrar o ensino da condução;

e) Diretor de escola de condução — o instrutor qualificado para coordenar pedagogicamente a atividade do ensino da condução numa determinada empresa que explore escolas de condução;

f) Candidato a condutor — o indivíduo que pretende obter a habilitação para conduzir uma ou mais categorias de veículos;

g) Escola de condução — o estabelecimento onde é ministrado o ensino da condução para obtenção de carta de condução emitida em Portugal e, subsidiariamente, a formação associada à condução e atividades administrativas conexas;

h) Tutor — o condutor devidamente habilitado que acompanha o candidato a condutor na aquisição de experiência de condução durante a aprendizagem de prática de condução da categoria B, nos termos previstos na presente lei.

CAPÍTULO II

Do ensino da condução

Artigo 5.º

Ensino da condução

1 — Sem prejuízo das disposições previstas nos artigos 10.º e 11.º, o ensino da condução só pode ser ministrado por instrutor de condução, em escola de condução, e formaliza-se através de contrato escrito celebrado entre o candidato a condutor e a empresa que explore a escola de condução em causa.

2 — Os elementos e termos obrigatórios do contrato referido no número anterior são os constantes da portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º.

3 — O contrato referido no n.º 1 obriga a escola de condução a:

a) Promover a organização do processo do candidato a condutor com os elementos legalmente exigidos;

b) Emitir e entregar ao candidato a condutor cópia da ficha de inscrição;

c) Desenvolver o processo de aprendizagem de acordo com os conteúdos programáticos e demais condições fixadas na lei;

d) Realizar a avaliação formativa do candidato a condutor;

e) Propor o candidato a condutor às provas do exame de condução.

4 — Deve, ainda, ser celebrado contrato escrito entre a empresa que explore escola de condução e:

a) O indivíduo já habilitado a conduzir, para a requalificação de competências de condução na categoria de veículos para que se encontre habilitado;

b) O candidato a condutor dispensado de frequência de formação obrigatória em escola de condução, nos termos dos n.ºs 2 e 3 do artigo 33.º do RHLC.

Artigo 6.º

Modalidades de ensino

1 — O ensino da condução compreende as seguintes modalidades:

a) Ensino teórico de condução, onde são transmitidas as regras de segurança rodoviária, trânsito e sinalização;

b) Ensino prático de condução, onde são desenvolvidas as competências do candidato a condutor ao nível do controlo do veículo em circulação e exercício de uma condução segura.

2 — O ensino teórico é constituído por:

a) Módulo comum de segurança rodoviária, para as categorias A1, A2, A, B1 e B;

b) Módulo específico de segurança rodoviária, para as categorias C1, C, D1 e D;

c) Módulo de teoria da condução, que pode ser realizado com recurso a formação à distância ou através de ensino presencial;

d) Módulos complementares teórico-práticos, de frequência presencial obrigatória para todas as categorias de habilitação.

3 — O módulo de formação teórica previsto na alínea c) do número anterior pode ser ministrado com recurso a ferramentas de ensino a distância, que devem registar o número de horas de permanência dos candidatos a condutor nos diversos temas e a respetiva avaliação formativa, nos termos a definir pela portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º.

4 — Nos casos referidos no número anterior, a escola de condução onde o candidato a condutor se encontra inscrito é responsável por assegurar que este frequentou as horas obrigatórias na plataforma de ensino a distância e obteve avaliação positiva.

5 — No ensino prático de condução, o candidato a condutor deve cumprir, cumulativamente, o número mínimo de horas de condução e quilómetros percorridos, a registar em equipamento próprio, nos termos a definir pela portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º.

6 — Podem ser utilizados no ensino prático, como suporte e complemento à formação, simuladores de condução, nos termos a definir pela portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º.

7 — A ministração do ensino das categorias C1E, CE, D1E e DE é restrita à modalidade de prática de condução.

8 — Os conteúdos programáticos para a ministração do ensino teórico e prático são os previstos para o exame de condução, constantes nas partes I e II do Anexo VII do RHLC.

9 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo 33.º do RHLC, o candidato a condutor só pode ser admitido à prova teórica e à prova prática do exame de condução após ter concluído, respetivamente o ensino teórico e o ensino prático, nos termos a definir pela portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º.

Artigo 7.º

Condução acompanhada por tutor

1 — É permitida a condução acompanhada por tutor durante a aprendizagem de prática de condução da categoria B.

2 — A função de tutor não pode ser remunerada, a qualquer título.

3 — Só pode ser tutor quem preencha, cumulativamente, os seguintes requisitos:

a) Estar habilitado para a condução de veículo da categoria B há, pelo menos, 10 anos;

b) Não ter sido condenado pela prática de crime rodoviário ou de contraordenação rodoviária grave ou muito grave, nos últimos cinco anos;

c) Ter frequentado com aproveitamento, em simultâneo com cada candidato a condutor que vai acompanhar, o módulo comum de segurança rodoviária a que se refere a alínea a) do n.º 2 do artigo anterior.

4 — Nas situações em que o candidato a condutor está dispensado da frequência do módulo referido na alínea c) do número anterior, o tutor mantém a obrigatoriedade de o frequentar.

5 — Na condução acompanhada por tutor não é permitido:

a) Transporte de passageiros;

b) Circular em autoestradas ou vias equiparadas.

6 — O tutor é responsável pelas infrações praticadas pelo candidato a condutor no exercício da condução acompanhada.

7 — É obrigatória a celebração pelo tutor de seguro de responsabilidade civil específico que cubra os danos decorrentes dos acidentes provocados pelo candidato a condutor, durante a condução acompanhada, podendo ser subscrito por extensão de cobertura do seguro de responsabilidade civil automóvel do veículo utilizado.

8 — Relativamente à cobertura prevista no número anterior:

a) Não é aplicável o direito de regresso do segurador previsto na primeira parte da alínea d) do n.º 1 do artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto;

b) Salvo convenção em contrário, o tutor e o candidato a condutor integram também os seus beneficiários;

c) Quando se traduza num contrato autónomo, é-lhe aplicável o regime geral do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, com ressalva do previsto nas alíneas anteriores, e, com as devidas adaptações, as condições contratuais aprovadas pelo Instituto de Seguros de Portugal, nos termos do artigo 91.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto.

9 — Para efeitos de propositura a exame de condução, a condução acompanhada por tutor não isenta o candidato a condutor da formação obrigatória prevista no artigo 6.º da presente lei.

10 — Durante a condução acompanhada por tutor, o veículo deve estar devidamente identificado, nos termos a definir pela portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º.

Artigo 8.º

Inscrição em escola de condução

1 — O ensino da condução só pode iniciar-se após a inscrição em escola de condução.

2 — Os candidatos a condutor podem inscrever-se e iniciar o ensino da condução seis meses antes de completarem a idade mínima exigida para a categoria de habilitação pretendida.

3 — No ato de inscrição, a escola de condução recolhe os elementos de identificação do candidato a condutor e envia-os para a aplicação informática disponibilizada pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.).

4 — A escola de condução deve emitir uma ficha de inscrição, a qual deve conter os elementos identificativos do candidato a condutor, informação sobre a avaliação médica e sobre a avaliação psicológica, se aplicável, bem como os dados relativos às provas de exame que realizar durante o percurso formativo, incluindo os respetivos resultados.

5 — A escola de condução é responsável pelos dados que transmite ao IMT, I. P., não sendo marcadas provas de exame ou emitida carta de condução caso se verifique que contêm irregularidades ou imprecisões.

6 — A ficha de inscrição em escola de condução obedece ao modelo aprovado por despacho do presidente do Conselho Diretivo do IMT, I. P., disponibilizado no sítio da Internet daquele instituto.

7 — O candidato a condutor deve ser portador de cópia da ficha de inscrição durante a ministração do ensino prático.

Artigo 9.º

Atividade de ensino da condução

1 — O ensino da condução é ministrado em escola de condução nos termos fixados na presente lei e na portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º.

2 — Excetuam-se do disposto no número anterior o ensino teórico na modalidade de formação à distância e a condução acompanhada por tutor, cujas condições são fixadas pela portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º.

3 — As escolas de condução podem prestar serviços relacionados com os procedimentos administrativos associados à emissão de títulos de condução.

Artigo 10.º

Ensino da condução promovido por outras entidades

Podem, ainda, ministrar o ensino da condução em território nacional:

- a) As forças militares e de segurança, nos termos da legislação própria;
- b) A Escola Nacional de Bombeiros, a bombeiros em formação, nos termos da legislação própria;
- c) As entidades que ministrem curso de formação de condutores de transportes rodoviários de mercadorias, nos termos da legislação aplicável;
- d) As empresas de transporte público em automóveis pesados de passageiros que ministrem cursos de formação aos seus trabalhadores, nos termos da portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º;
- e) As entidades formadoras que ministrem o ensino da condução de veículos agrícolas, especificamente para esse fim, de acordo com a legislação aplicável.

Artigo 11.º

Ensino teórico da condução à população reclusa em estabelecimentos prisionais

1 — É permitido o ensino teórico da condução em estabelecimentos prisionais em território nacional, mediante as condições fixadas na portaria referida no n.º 2 do artigo 69.º.

2 — Os encargos inerentes à frequência do ensino teórico da condução em estabelecimento prisional são suportados pelo recluso candidato a condutor.

Artigo 12.º

Ensino da condução para a obtenção de carta de condução de outro Estado membro

1 — As empresas que pretendam ministrar ensino de condução em território nacional com vista à obtenção de carta de condução a emitir noutro Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu devem, por mera comunicação prévia, informar o IMT, I. P., dessa intenção e observar os seguintes deveres:

- a) Cumprir a legislação nacional no que respeita à circulação de automóveis em território nacional, incluindo os deveres de natureza fiscal;
- b) Identificar os veículos de instrução nos termos fixados na portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º;
- c) Realizar seguro de responsabilidade civil específico para a condução de automóveis em situação de instrução;
- d) Assegurar que a formação é ministrada por instrutores de condução qualificados de acordo com a legislação do Estado membro de emissão das cartas de condução em causa.

2 — Relativamente ao seguro previsto na alínea c) do número anterior:

- a) O candidato a condutor integra os seus beneficiários;
- b) Pode abranger os danos do instrutor de condução cuja causa seja a negligência grave do candidato a condutor, desde que convencionado pelas partes;
- c) São aplicáveis, com as devidas adaptações, as condições contratuais aprovadas pelo Instituto de Seguros de Portugal, nos termos do artigo 91.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto.

Artigo 13.º

Outras atividades de formação

1 — Pode também ser ministrada em escola de condução, incluindo nas escolas referidas no n.º 2 do artigo 2.º, não podendo coincidir nem prejudicar a ministração do ensino da condução aos candidatos a condutor:

- a) A formação para a certificação de motoristas na área dos transportes rodoviários;
- b) A formação de diretor de escola de condução e de instrutor de condução;
- c) A atividade formativa nas áreas da educação, prevenção e segurança rodoviárias;
- d) A formação para a atualização de condutores.

2 — As empresas que explorem escolas de condução e realizem as ações de formação previstas no número anterior ficam sujeitas aos requisitos constantes dos artigos 57.º a 59.º da presente lei, no que respeita à formação referida na alínea b), e aos requisitos da respetiva legislação sectorial, relativamente à formação prevista nas restantes alíneas.

CAPÍTULO III

Das escolas de condução

SECÇÃO I

Acesso à atividade de exploração de escolas de condução

Artigo 14.º

Requisitos de acesso

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 7, o acesso à atividade de exploração de escolas de condução depende da obtenção prévia de licença emitida para o efeito.

2 — A licença referida no número anterior é concedida a empresas, singulares ou coletivas, que cumpram o previsto nos artigos 15.º a 18.º.

3 — As condições de instrução do pedido de licença são fixadas pela portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º.

4 — Na falta de decisão expressa do IMT, I. P., no prazo máximo de 60 dias a contar da apresentação do pedido de licença, e verificando-se o prévio pagamento das taxas que se mostrem devidas nos termos do presente diploma, considera-se tacitamente deferido o pedido de licença.

5 — O modelo da licença de empresa exploradora de escolas de condução é fixado por despacho do presidente do Conselho Diretivo do IMT, I. P., podendo ser substituída pelos comprovativos de realização do respetivo pedido e do pagamento das taxas devidas, em caso de deferimento tácito e até que a licença expressa seja emitida.

6 — Nos casos em que ocorram atos que impliquem alterações ao conteúdo da licença de empresa exploradora de escolas de condução esta deve ser substituída.

7 — As empresas legalmente estabelecidas noutro Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu para o ensino da condução podem abrir escolas de condução em território nacional, desde que realizem a comunicação prévia prevista no n.º 2 do artigo 22.º e observem o previsto nos artigos 15.º a 18.º, no artigo 23.º e na portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º da presente lei.

8 — As empresas referidas no número anterior ficam sujeitas aos requisitos de exercício aplicáveis às empresas

licenciadas em Portugal, nomeadamente aos constantes dos artigos 24.º a 31.º

Artigo 15.º

Idoneidade

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, consideram-se inidóneas para o exercício da atividade de exploração de escolas de condução as empresas singulares ou coletivas, considerando neste último caso a situação dos respetivos sócios, gerentes ou administradores, que:

a) Estejam inabilitados, interditos ou suspensos do exercício da atividade do ensino da condução por decisão administrativa da qual não se possa recorrer ou por sentença condenatória transitada em julgado;

b) Tenham explorado escolas de condução encerradas compulsivamente nos termos do artigo 33.º;

c) Tenham ministrado, participado ou auxiliado a ministração de ensino da condução em instalações não licenciadas, em veículos que não obedeçam ao disposto no artigo 23.º ou por indivíduos não habilitados para o efeito.

2 — As situações de inidoneidade previstas no número anterior caducam decorridos cinco anos após a decisão que as determinou, exceto se outro prazo for fixado por decisão ou sentença.

Artigo 16.º

Incompatibilidades

1 — Não podem ser empresas exploradoras de escolas de condução as pessoas singulares ou pessoas coletivas, considerando neste último caso a situação dos respetivos sócios, gerentes ou administradores, que exerçam a profissão de examinador de condução ou que exerçam funções, a qualquer título, em centros de exames de condução.

2 — A incompatibilidade prevista no n.º 1 aplica-se também ao respetivo cônjuge, à pessoa com quem viva em condições análogas às dos cônjuges, aos ascendentes e aos descendentes, sempre que pretendam exercer a atividade no distrito onde são realizados os exames de condução.

Artigo 17.º

Capacidade técnica

1 — A empresa exploradora de escola de condução deve assegurar a existência de uma estrutura e organização interna adequadas, com os recursos humanos em número suficiente e habilitados com as competências adequadas, que permitam o desenvolvimento da atividade do ensino da condução, de acordo com as exigências estabelecidas e o número de escolas que explore.

2 — São requisitos mínimos de aferição da competência técnica:

a) Um diretor de escola de condução responsável pela coordenação pedagógica, devendo a empresa dispor, no mínimo, de um diretor por cada duas escolas de condução exploradas em território nacional;

b) Instalações e equipamento pedagógico de suporte à formação adequados, que garantam a qualidade da formação dos candidatos a condutor e a acessibilidade, mobilidade e comodidade dos seus utilizadores, incluindo os cidadãos com mobilidade condicionada;

c) Pelo menos um veículo adaptado ao ensino da condução por cada categoria de ensino e por cada escola de condução, sem prejuízo do disposto no artigo 30.º;

d) Área adequada ao estacionamento dos veículos referidos na alínea anterior.

3 — A empresa exploradora de escolas de condução deve informar, por mera comunicação prévia, o IMT, I. P., sempre que deseje afetar veículos ao ensino da condução.

4 — As condições relativas ao requisito estabelecido na alínea b) do n.º 2 e os termos da comunicação referida no número anterior são fixadas na portaria prevista no n.º 1 do artigo 69.º.

5 — Pode ser autorizado o funcionamento temporário de escola de condução em instalações provisórias, desde que estas disponham de condições adequadas para a ministração do ensino da condução, nos termos a definir pela portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º.

Artigo 18.º

Situação tributária e contributiva

1 — A empresa exploradora de escolas de condução deve ter a sua situação tributária e contributiva regularizada perante a administração fiscal e a segurança social, respetivamente.

2 — Para efeitos de obtenção da informação referida no número anterior, o interessado deve entregar ao IMT, I. P., declaração da situação tributária e da situação contributiva ou autorizar o IMT, I. P., a aceder a essa informação.

Artigo 19.º

Manutenção dos requisitos de licenciamento

1 — Os requisitos de licenciamento de empresa exploradora de escolas de condução são de verificação permanente, devendo as entidades titulares da licença comprovar o seu cumprimento sempre que tal lhes seja solicitado pelo IMT, I. P.

2 — A falta superveniente de qualquer das condições de licenciamento previstas nos artigos 15.º a 18.º deve ser suprida no prazo de 60 dias a contar da notificação do IMT, I. P., para o efeito.

3 — O disposto no presente artigo é aplicável, com as devidas adaptações, às escolas de condução que operem em território nacional nos termos do n.º 7 do artigo 14.º.

Artigo 20.º

Deveres das empresas exploradoras de escola de condução

São deveres das empresas exploradoras de escolas de condução:

a) Assegurar a manutenção das condições constantes dos artigos 15.º a 18.º, incluindo nas novas escolas de condução abertas na vigência da licença;

b) Dotar a escola de instrutores de condução habilitados a ministrar o ensino da condução em território nacional que sejam detentores do título profissional respetivo;

c) Disponibilizar ao diretor da escola de condução e aos instrutores de condução os meios necessários à atualização dos conhecimentos e técnicas pedagógicas utilizadas no ensino da condução;

d) Celebrar os contratos de formação previstos no artigo 5.º;

e) Contratar um seguro de responsabilidade civil específico para a condução de veículos em situação de instrução, aplicando-se o disposto do n.º 2 do artigo 12.º;

f) Zelar pela manutenção permanente das condições de boa acessibilidade, conservação, conforto, higiene e funcionalidade das instalações;

g) Dotar as escolas de condução de todo o equipamento pedagógico necessário para garantir a qualidade da formação dos candidatos a condutor e assegurar as respetivas condições de funcionamento;

h) Atuar em articulação com o diretor de escola de condução, tendo em vista a resolução de questões respeitantes aos instrutores de condução, ao pessoal administrativo, às instalações e ao equipamento pedagógico;

i) Assegurar o cumprimento das disposições previstas na presente lei relativas aos preços, informação de divulgação obrigatória e conservação dos elementos de registo;

j) Colaborar com o IMT, I. P., no exercício da sua atividade de fiscalização e de acompanhamento, bem como comparecer no mesmo instituto sempre que notificado para o efeito;

k) Comunicar o encerramento de escolas de condução, nos termos do n.º 5 do artigo 33.º.

Artigo 21.º

Designação

1 — A expressão «Escola de Condução» deve preceder a designação das escolas de condução.

2 — A designação da escola de condução não pode conter termos ou expressões que possam iludir a boa-fé dos candidatos a condutor, constituam publicidade contrária aos princípios da prevenção e segurança rodoviárias ou ser igual ou semelhante à de escola de condução já existente.

3 — A empresa exploradora de escola de condução deve informar, por mera comunicação prévia, o IMT, I. P., da alteração da designação de qualquer escola de condução que explore.

Artigo 22.º

Início da atividade

1 — Após o licenciamento, expresso ou tácito, a empresa de exploração de escolas de condução tem 60 dias para iniciar a atividade, abrindo pelo menos uma escola de condução ao público.

2 — A abertura ou mudança de cada escola de condução deve ser objeto de mera comunicação prévia ao IMT, I. P., que contenha os seguintes elementos:

- a) Identificação da empresa exploradora;
- b) Indicação da localização da escola em causa;
- c) Identificação do âmbito de ensino respetivo, dos instrutores e dos veículos de instrução a ela afetos.

Artigo 23.º

Veículos de instrução

1 — Para a obtenção de carta de condução portuguesa, só podem ser utilizados no ensino da condução veículos com as características legalmente previstas para os veículos de exame e cuja adaptação e transformação para o ensino da condução se encontre registada no Documento de Identificação do Veículo, devendo estar identificados com a letra L, nos termos da portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º.

2 — Excetua-se do disposto no número anterior os veículos adaptados a cidadãos com mobilidade condicionada, desde que a adaptação se encontre registada no Documento de Identificação do Veículo.

3 — Os critérios a aplicar na transformação referida no n.º 1 são definidos por deliberação do Conselho Diretivo do IMT, I. P.

SECÇÃO II

Exercício da atividade

Artigo 24.º

Informação

1 — A escola de condução deve divulgar, de forma visível, as informações relevantes de interesse para o público, designadamente:

- a) O horário de funcionamento;
- b) A tabela de preços;
- c) A existência de livro de reclamações;
- d) A identificação do diretor de escola de condução em causa;
- e) A identificação dos instrutores que nela exerçam atividade;
- f) O número de escolas de condução que a empresa explora;
- g) As categorias de carta de condução ministradas;
- h) O número de veículos afetos à empresa exploradora por cada categoria e por cada escola de condução.

2 — Os preços a praticar pela ministração do ensino da condução e de outros serviços prestados são livremente estabelecidos pela escola de condução.

3 — Não podem ser praticados preços que não estejam publicitados e discriminados na tabela de preços prevista na alínea b) do n.º 1.

4 — O IMT, I. P., através do seu sítio eletrónico, pode periodicamente publicar de forma agregada e sem identificação de dados nominativos, os resultados das provas do exame de condução dos candidatos a condutor propostos pelas escolas de condução.

Artigo 25.º

Âmbito de ensino

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 31.º, a ampliação do âmbito de ensino ministrado em determinada escola é objeto de mera comunicação prévia ao IMT, I. P., acompanhada da identificação do veículo de instrução da categoria que pretende ministrar, caso este não integre já o património da empresa, e da identificação de novo diretor de escola, caso a empresa dele careça em face do disposto no n.º 2 do artigo 51.º.

2 — A restrição do âmbito de ensino ministrado em determinada escola é objeto de mera comunicação prévia ao IMT, I. P.

Artigo 26.º

Elementos de registo

1 — A escola de condução deve assegurar o registo eletrónico dos seguintes elementos:

- a) Número, conteúdo, horas e quilómetros percorridos das lições ministradas aos candidatos a condutor;

b) Identificação do diretor e dos instrutores de condução a ela afetos;

c) Identificação dos veículos de instrução a ela afetos.

2 — As escolas de condução devem facultar ao IMT, I. P., o acesso eletrónico dos registos referidos no número anterior.

3 — Os elementos de registo devem ser conservados pela escola de condução pelo período mínimo de cinco anos.

4 — A escola de condução não pode fazer qualquer uso dos elementos de registo referidos nos números anteriores para além dos fins determinados para a sua recolha.

5 — O formato e acesso dos registos referidos no n.º 1 são definidos na portaria prevista no n.º 1 do artigo 69.º.

Artigo 27.º

Transferência do candidato a condutor

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 12 do artigo 39.º do RHLC, é permitida a transferência do candidato a condutor para outra escola de condução, nos termos a definir na portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º, sendo contabilizadas as horas de formação obtidas noutra escola de condução.

2 — A transferência do candidato a condutor deve ser comunicada ao IMT, I. P., pela escola de condução de destino e deve ser acompanhada de declaração de concordância do candidato a condutor.

Artigo 28.º

Transmissão de escola de condução

1 — A transmissão de escola de condução só é admitida para empresa licenciada nos termos da presente lei ou que opere em território nacional nos termos do n.º 7 do artigo 14.º, sob pena de nulidade.

2 — A transmissão de escola de condução deve ser comunicada ao IMT, I. P., no prazo de 30 dias após a sua efetivação, com identificação das empresas exploradoras envolvidas, indicação da localização da escola em causa e ainda identificação do âmbito de ensino respetivo, dos instrutores e dos veículos de instrução a ela afetos, quando estes elementos não coincidam com os elementos anteriormente comunicados ao IMT, I. P., nos termos da presente lei.

3 — Nas situações de transmissão por morte do titular da empresa, o cabeça de casal dispõe de 60 dias para comunicar ao IMT, I. P., o óbito e apresentar o documento comprovativo da habilitação de herdeiros ou da partilha dos bens.

4 — Enquanto não for realizada a partilha referida no número anterior, os requisitos previstos nos artigos 15.º a 18.º devem ser assegurados pelo cabeça de casal ou por um gestor de negócios por si nomeado, quando o cabeça de casal não os reúna.

5 — Caso não preencham os requisitos para a titularidade de empresa exploradora de escola de condução, os herdeiros dispõem de seis meses para proceder à transmissão da propriedade da escola de condução.

6 — O requisito previsto no artigo 18.º deve ser comprovado com referência aos bens da herança.

7 — A cessão de quotas de pessoa coletiva exploradora de escolas de condução deve ser comunicada ao IMT, I. P., no prazo de 60 dias contados da data da transmissão, devendo os novos sócios fazer prova de que reúnem os requisitos previstos nos artigos 15.º e 16.º.

Artigo 29.º

Cessão de exploração

É proibida a cessão de exploração de escola de condução a qualquer título.

SECÇÃO III

Associação de escolas de condução

Artigo 30.º

Partilha de veículos pesados

1 — É permitida a partilha dos veículos de instrução entre empresas exploradoras de escolas de condução.

2 — As condições de partilha são estabelecidas na portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º.

Artigo 31.º

Ensino teórico partilhado de veículos pesados

1 — As empresas exploradoras de escolas de condução que ministrem o ensino da condução de veículos pesados podem associar-se a empresas exploradoras de escolas de condução com âmbito de ensino restrito a motociclos e veículos ligeiros para a ministração de ensino teórico das categorias C1, C, D1 ou D.

2 — A associação prevista no número anterior é objeto de mera comunicação ao IMT, I. P. no prazo de 30 dias após a sua efetivação, e permite a ministração do ensino teórico específico para as categorias C1, C, D1 ou D nas escolas de condução com âmbito de ensino restrito a motociclos e veículos ligeiros, desde que disponham de sala de teoria da condução adaptada ao ensino teórico das categorias C1, C, D1 ou D, nos termos do disposto na presente lei e na portaria referida no n.º 1 do artigo 69.º.

3 — Nos casos previstos no número anterior, os candidatos a condutor são considerados para efeitos de propostura a exame de condução como candidatos da escola de condução onde se encontram inscritos.

SECÇÃO IV

Extinção da atividade

Artigo 32.º

Revogação da licença

1 — A licença de empresa exploradora de escola de condução é revogada pelo IMT, I. P., quando:

- a) Ocorra a dissolução da entidade titular da licença;
- b) A empresa não inicie a sua atividade no prazo de 60 dias após a emissão da licença;
- c) Com exceção do disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 17.º, a empresa que deixe de cumprir qualquer das condições previstas nos artigos 15.º a 18.º;
- d) Ocorra a recusa em facultar o acesso eletrónico dos elementos de registo referidos no n.º 1 do artigo 26.º;
- e) Deixe de ter qualquer escola de condução associada;
- f) Os herdeiros não procedam à transmissão da empresa, nos termos previstos no n.º 5 do artigo 28.º;
- g) O titular da licença o requeira.

2 — Nas situações previstas nas alíneas d) e f) do número anterior, a revogação só tem lugar se as irregularida-

des não forem sanadas no prazo de 90 dias após notificação do IMT, I. P., para o efeito.

Artigo 33.º

Encerramento compulsivo de escola de condução

1 — O IMT, I. P., encerra compulsivamente escolas de condução, nos seguintes casos:

a) Quando as condições de higiene, salubridade e segurança das instalações ou o seu equipamento pedagógico ponham em sério risco a integridade física das pessoas e a qualidade do ensino;

b) Quando a empresa exploradora não proceda à correção das deficiências nas instalações ou das irregularidades detetadas ou quando não observe as regras de funcionamento da escola de condução, previstas na presente lei;

c) Quando, nos processos de transmissão de escola de condução, o adquirente não cumpra as condições previstas nos artigos 15.º a 18.º;

d) Quando se verifique cessão de exploração da escola de condução;

e) Quando se verifique a revogação da licença nos termos do disposto no artigo anterior.

2 — Nas situações previstas nas alíneas *a)* e *b)* do número anterior, o encerramento só pode ser determinado se as irregularidades não forem sanadas no prazo de 90 dias após notificação do IMT, I. P., para o efeito.

3 — No decurso do processo de encerramento compulsivo pode ser decretada a medida provisória de suspensão de pedido de marcação de provas de exame de candidatos a condutor, nos casos em que as irregularidades detetadas ponham em causa a qualidade do ensino da condução ministrado.

4 — Para o encerramento compulsivo das escolas de condução referidas no n.º 2 do artigo 2.º, o IMT, I. P., recorre à cooperação administrativa prevista no artigo 71.º.

5 — No caso de a empresa exploradora de escola de condução pretender encerrar uma escola deve:

a) Comunicar previamente, com 20 dias de antecedência, ao IMT, I. P.;

b) Informar os candidatos a condutor que se encontram inscritos na escola de condução a encerrar;

c) Não aceitar novas inscrições;

d) Assegurar o acompanhamento no exame de condução aos candidatos a condutor propostos pela escola de condução a encerrar.

CAPÍTULO IV

Dos instrutores de condução

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 34.º

Profissão de instrutor de condução

1 — A profissão de instrutor de condução só pode ser exercida por pessoas possuidoras do respetivo título profissional, nos termos previstos na presente lei.

2 — O instrutor de condução só pode ministrar o ensino da condução nas categorias averbadas no seu título profissional.

Artigo 35.º

Deveres dos instrutores de condução

São deveres do instrutor de condução:

a) Cumprir as disposições legais e regulamentares aplicáveis ao ensino e exames de condução;

b) Ministrando o ensino da condução das categorias em que se encontra habilitado;

c) Aplicar os conteúdos programáticos em vigor, utilizando os métodos e técnicas pedagógicas e o equipamento pedagógico adequados;

d) Informar o diretor da escola de condução sobre a evolução da aprendizagem do candidato a condutor;

e) Comportar-se com urbanidade nas suas relações com os candidatos a condutor, examinadores e agentes de fiscalização;

f) Contribuir para o bom funcionamento da escola de condução, informando o diretor de qualquer ocorrência relevante;

g) Não perturbar a realização dos exames de condução;

h) Colaborar com o IMT, I. P., no exercício da sua atividade de fiscalização e de acompanhamento, bem como comparecer no mesmo instituto sempre que notificado para o efeito.

Artigo 36.º

Impedimentos

Não pode ministrar o ensino da condução o indivíduo que:

a) Seja examinador de condução em exercício ou exerça outra atividade, a título gratuito ou oneroso, em centro de exame de condução;

b) Tenha sido alvo de medida de interdição do exercício da profissão de instrutor de condução, enquanto a medida durar;

c) Se encontre proibido ou inibido de conduzir pela prática de crime rodoviário ou de contraordenação rodoviária grave ou muito grave, enquanto durar a proibição ou inibição.

SECÇÃO II

Acesso à profissão de instrutor de condução

Artigo 37.º

Requisitos de acesso

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 48.º e 49.º, são requisitos de acesso à profissão de instrutor:

a) Ter o 12.º ano de escolaridade ou equivalente;

b) Ser titular de carta de condução definitiva da categoria B há pelo menos dois anos;

c) Ser titularidade do certificado de aptidão pedagógica ou de certificado de competências pedagógicas de formador ou qualificação equivalente, reconhecida nos termos da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, alterada pela Lei n.º 41/2012, de 28 de agosto;

d) Ter frequentado curso de formação para instrutor de condução ministrado por entidade formadora certificada;

e) Ser aprovado no exame realizado perante júri designado pelo IMT, I. P.;

f) Ser idóneo para o exercício da profissão, nos termos definidos nas alíneas *a)* e *c)* do n.º 1 do artigo 15.º da presente lei;

g) Ter aptidão médica e psicológica, nos termos exigidos para os condutores do Grupo 2.

2 — O candidato a instrutor que não possua o requisito previsto na alínea c) do número anterior pode frequentar em simultâneo o curso de formação de instrutor e o curso de formação pedagógica inicial de formador, devendo fazer prova da conclusão do curso, com aproveitamento, antes da propositura às provas de exame de instrutor.

Artigo 38.º

Curso de formação inicial

1 — O curso de formação inicial de instrutor de condução é composto por formação teórica e formação prática.

2 — A formação teórica pode ser ministrada com recurso a ferramentas de ensino a distância, nos termos a fixar pela portaria referida no n.º 3 do artigo 69.º.

3 — A formação prática, em contexto real de ensino da condução, é composta pela observação e ministração de aulas práticas a candidatos a condutor da categoria B e tem a duração máxima de um ano.

4 — A observação e a formação referidas no número anterior são realizadas em escola de condução e acompanhadas por instrutor com, pelo menos, cinco anos consecutivos de experiência.

5 — Os candidatos a instrutores em formação prática devem ser portadores de declaração comprovativa dessa qualidade, emitida pelo IMT, I. P., após aprovação na prova teórica.

6 — O modelo do documento referido no número anterior é fixado por despacho do presidente do Conselho Diretivo do IMT, I. P., e publicitado no sítio da Internet daquele instituto.

7 — A organização, a duração e os conteúdos do curso de formação inicial de instrutores de condução são definidos pela portaria referida no n.º 3 do artigo 69.º.

8 — Os candidatos a instrutor que não concluíam a formação prática no prazo referido no n.º 3 devem reiniciar o curso de formação.

Artigo 39.º

Do exame

1 — O exame de acesso à profissão de instrutor de condução é constituído pelas seguintes provas:

- a) Prova teórica escrita ou por sistema multimédia;
- b) Prova prática.

2 — Após a conclusão da formação teórica, o candidato a instrutor deve requerer, no prazo de 30 dias, a realização da prova teórica, prevista na alínea a) do número anterior.

3 — Após aprovação na prova teórica, o candidato a instrutor de condução deve iniciar a formação prática.

4 — Após conclusão da formação prática, o candidato a instrutor deve requerer no prazo de 30 dias a realização da prova prática, prevista na alínea b) do n.º 1.

5 — A reprovação ou a falta a qualquer uma das provas determina a exclusão do candidato a instrutor do processo de exame, o qual pode ser reiniciado com dispensa de frequência de curso de formação inicial por uma única vez, no prazo máximo de dois anos.

6 — Os conteúdos e os procedimentos das provas de exame são definidos na portaria referida no n.º 3 do artigo 69.º.

Artigo 40.º

Prova teórica

1 — A prova teórica é realizada pelo IMT, I. P., ou por entidade por este designada, em sala equipada com um monitor para cada candidato, que pode transmitir simultaneamente imagens, figuras ou outro tipo de aplicação multimédia e respetivas questões.

2 — O resultado da prova teórica é comunicado no final da prova ao candidato e no prazo de 10 dias à entidade formadora, devendo a formação prática em contexto real de ensino da condução iniciar-se nos 30 dias subsequentes a esta última comunicação.

Artigo 41.º

Prova prática

1 — A prova prática é constituída por:

- a) Ministração de uma lição de teoria de disposições comuns a todas as categorias, nos termos do RHLC;
- b) Verificação das competências práticas em matéria de condução;
- c) Ministração de uma lição de prática da categoria B, em contexto real de ensino da condução.

2 — A prova referida no número anterior é avaliada por júri designado pelo IMT, I. P., o qual avalia a prestação do candidato a instrutor e preenche um relatório de avaliação, cujo modelo é fixado por despacho do presidente do Conselho Diretivo do IMT, I. P., e consta do sítio da Internet daquele instituto.

3 — O júri referido no número anterior deve incluir um instrutor com, pelo menos, cinco anos de experiência.

4 — Os candidatos a instrutores de condução aprovados na prova prática ficam habilitados a exercer a profissão de instrutor das categorias B1 e B, após requererem a emissão do respetivo título profissional.

SECÇÃO III

Ministração do ensino da condução das restantes categorias

Artigo 42.º

Requisitos

1 — A ministração do ensino da condução das categorias AM, A1, A2, A, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE depende do preenchimento pelo instrutor dos seguintes requisitos:

- a) Ser instrutor da categoria B há, pelo menos, um ano;
- b) Ser titular da carta de condução da categoria cujo ensino pretende ministrar há, pelo menos, dois anos;
- c) Ter frequentado curso de formação específico das categorias A, C, D ou E, conforme a categoria de ensino a que se pretende habilitar;
- d) Ser aprovado nas provas de exame específicas das categorias referidas na alínea anterior.

2 — A aprovação nas provas de exame para as categorias A, C, D e E permite a ministração do ensino da condução das seguintes categorias:

- a) Categoria A: habilita às categorias AM, A1, A2 e A;
- b) Categoria C: habilita às categorias C1 e C;
- c) Categoria D: habilita às categorias D1 e D;
- d) Categoria E: habilita às categorias C1E, CE, D1E e DE.

Artigo 43.º

Cursos de formação específica para categorias A, C, D e E

Aplica-se à formação específica das categorias A, C, D e E o disposto no artigo 38.º, com as necessárias adaptações.

Artigo 44.º

Categoria E

1 — A ministração do ensino das categorias C1E, CE, D1E e DE depende do exercício da atividade de instrutor de condução da categoria C para as categorias C1E e CE e da categoria D para as categorias D1E e DE.

2 — A formação específica e a aprovação em provas de exame da categoria E só são exigidas na primeira habilitação das categorias referidas na alínea *d*) do n.º 2 do artigo 42.º.

3 — Os instrutores de condução que sejam titulares da carta de condução da categoria BE há mais de três anos podem ministrar o ensino da condução da mesma categoria, com dispensa da frequência de curso de formação específica e da aprovação em provas de exame.

Artigo 45.º

Provas de exame para averbamento das categorias A, C, D e E

1 — O exame a que se refere a alínea *d*) do n.º 1 do artigo 42.º é constituído por prova prática onde o júri observa a ministração de uma lição de prática de condução da categoria a que o instrutor se pretende habilitar, em contexto real de formação a candidato a condutor.

2 — Aplica-se às provas práticas das categorias A, C, D e E o disposto no artigo 41.º, com as necessárias adaptações.

SECÇÃO IV

Exercício da profissão de instrutor de condução

Artigo 46.º

Emissão do título profissional

1 — Aos candidatos a instrutores aprovados na prova prática é emitido título profissional.

2 — O modelo de título profissional é fixado por despacho do presidente do Conselho Diretivo do IMT, I. P., e publicitado no sítio da Internet daquele instituto.

Artigo 47.º

Exercício da profissão

1 — No exercício da profissão de instrutor, os requisitos previstos nas alíneas *f*) e *g*) do n.º 1 do artigo 37.º são de verificação permanente.

2 — O título profissional de instrutor é válido pelo período nele indicado, sendo os limites do período de validade do título profissional correspondentes às datas em que o seu titular perfaça 30, 35, 40, 45, 50, 55 e 60 anos de idade e, posteriormente, por categoria de veículo, de acordo com os períodos previstos para a revalidação da respetiva carta de condução.

3 — O título profissional deve ser revalidado nos seis meses anteriores ao termo da validade, mediante a frequência com aproveitamento de curso de atualização, cuja organização, duração e conteúdos são estabelecidos pela

portaria referida no n.º 3 do artigo 69.º, podendo ser utilizadas ferramentas de ensino a distância.

4 — Os instrutores que não revalidem o título profissional até ao termo da sua validade, nos termos do número anterior ou, quanto aos títulos referidos no n.º 4 do artigo seguinte, nos termos da legislação do Estado membro de origem, ficam impedidos de exercer a profissão enquanto não o revalidarem.

5 — No caso previsto no número anterior, os instrutores estabelecidos em território nacional dispõem de dois anos para revalidarem o título profissional, prazo findo o qual este deixa de poder ser revalidado.

6 — No caso de caducidade previsto no número anterior, pode ser requerido novo título profissional de instrutor de condução, mediante aprovação nas provas previstas no n.º 1 do artigo 39.º ou através de novo processo de reconhecimento de qualificações, nos termos do artigo seguinte.

7 — Nos processos de revalidação da licença de instrutor e da carta de condução pode ser utilizado o mesmo certificado de avaliação médica e psicológica.

Artigo 48.º

Instrutores de condução de outros Estados membros da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu

1 — Os cidadãos nacionais de Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu cujas qualificações não tenham sido obtidas em território nacional e que neste se pretendam estabelecer como instrutores de condução acedem à profissão pelo reconhecimento das suas qualificações, nos termos da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, alterada pela Lei n.º 41/2012, de 28 de agosto, nomeadamente da secção I do seu capítulo III e do seu artigo 47.º, desde que possuam os requisitos previstos nas alíneas *f*) e *g*) do n.º 1 do artigo 37.º da presente lei.

2 — Nas situações de reconhecimento das qualificações previstas no número anterior é emitido o título profissional previsto no n.º 2 do artigo 46.º, ficando os instrutores sujeitos aos demais requisitos de exercício da profissão constantes na presente lei.

3 — Os cidadãos nacionais de outro Estado membro ou do Espaço Económico Europeu e aí legalmente estabelecidos para o exercício da profissão de instrutor de condução podem exercer essa profissão em território nacional de forma ocasional e esporádica, nos termos do artigo 6.º da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, alterada pela Lei n.º 41/2012, de 28 de agosto, ficando sujeitos aos requisitos de exercício da profissão estabelecidos pela presente lei e que lhes sejam aplicáveis, atenta a natureza temporária da prestação, nomeadamente, à obrigatoriedade de serem titulares de carta de condução válida para as categorias de veículos cujo ensino pretendam ministrar e aos requisitos constantes dos artigos 34.º a 36.º e 50.º.

4 — Nos termos do procedimento de reconhecimento de qualificações referido no número anterior, o IMT, I. P., emite título profissional de instrutor de condução, cujo modelo é aprovado por despacho do presidente do Conselho Diretivo deste instituto e consta do seu sítio na Internet.

5 — As medidas de compensação admissíveis nos termos da legislação referida nos n.ºs 1 e 3 são reguladas pela portaria referida no n.º 3 do artigo 69.º.

6 — Os documentos que suportam os pedidos de reconhecimento das qualificações devem, em caso de justificada necessidade, ser acompanhados de tradução em forma simples.

Artigo 49.º

Equivalência da qualificação dos monitores do ensino da condução das forças militares e de segurança

Os monitores do ensino da condução das forças armadas e das forças de segurança, após a passagem à reserva, à pré-aposentação, à reforma ou à aposentação, ou no decurso de licença registada, licença sem remuneração ou licença sem vencimento, bem como na situação de abate aos Quadros Permanentes, realizado a requerimento pelo militar, podem, no prazo de dois anos e mediante requerimento ao IMT, I. P., obter título profissional de instrutor válido para a ministração do ensino da condução, nas categorias em que se encontrem habilitados a ministrar formação, desde que possuam os requisitos previstos nas alíneas *a)*, *b)* e *f)* do n.º 1 do artigo 37.º.

Artigo 50.º

Revogação do título profissional de instrutor

1 — O IMT, I. P., revoga o título profissional ao instrutor que:

a) Tenha ministrado, participado ou auxiliado a ministração de ensino da condução em instalações não licenciadas ou em veículos que não obedeçam ao disposto no artigo 23.º;

b) Tenha sido condenado por sentença transitada em julgado por crime praticado no exercício da profissão.

2 — O titular de título profissional de instrutor revogado pode requerer a emissão de novo título profissional, decorridos cinco anos após a decisão definitiva de revogação, mediante a aprovação no exame a que se refere o n.º 1 do artigo 39.º ou através de novo processo de reconhecimento de qualificações nos termos do artigo 48.º.

CAPÍTULO V

Dos diretores de escola de condução

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 51.º

Diretor de escola de condução

1 — A atividade de diretor de escola de condução só pode ser exercida por indivíduo certificado pelo IMT, I. P., nos termos do artigo 53.º ou 55.º, conforme o caso aplicável.

2 — A empresa exploradora de escola de condução dispõe obrigatoriamente de, pelo menos, um diretor devidamente certificado e habilitado a ministrar o ensino para as categorias de veículos a que o conjunto das escolas de condução exploradas se dedica, sem prejuízo do disposto na parte final da alínea *a)* do n.º 2 do artigo 17.º.

3 — O diretor da escola de condução só pode ministrar o ensino da condução nas escolas exploradas pela empresa onde exerce aquela atividade.

4 — O diretor da escola de condução deve designar um instrutor que o substitua nas suas faltas e impedimentos e que é responsável pelas contraordenações previstas na alínea *c)* do n.º 2 do artigo 64.º, enquanto durar a substituição.

5 — A substituição temporária do diretor de escola de condução deve ser comunicada ao IMT, I. P., no prazo máximo de dois dias, contados do início da substituição.

6 — A substituição temporária do diretor de escola de condução não pode exceder 45 dias em cada ano civil.

7 — A substituição definitiva de diretor de escola de condução é objeto de mera comunicação prévia ao IMT, I. P.

Artigo 52.º

Deveres do diretor de escola de condução

1 — São deveres do diretor de escola de condução:

a) Dirigir a atividade das escolas exploradas pela empresa para que presta funções, nos aspetos pedagógicos relacionados com o ensino de condução;

b) Gerir a atividade administrativa das escolas de condução, nomeadamente no que respeita ao ensino e aos exames de condução;

c) Coordenar, orientar e fiscalizar os instrutores de condução no exercício da sua atividade;

d) Assegurar uma presença regular e supervisão contínua nas escolas onde exerce funções;

e) Promover a atualização de conhecimentos dos instrutores de condução;

f) Assegurar a adoção das metodologias de ensino mais adequadas ao ensino dos candidatos a condutor;

g) Assegurar a planificação da formação e garantir os registos da evolução da aprendizagem dos candidatos a condutor;

h) Fazer a avaliação formativa dos candidatos a condutor;

i) Elaborar documento que contenha a formação ministrada ao candidato a condutor em caso de transferência de escola de condução;

j) Analisar o registo das reclamações e propor as soluções adequadas, nos termos da lei aplicável;

k) Comunicar à empresa para que presta funções as questões respeitantes aos instrutores de condução, à atividade do ensino da condução, às instalações e meios pedagógicos das escolas exploradas;

l) Colaborar com o IMT, I. P., no exercício da sua atividade de fiscalização e de acompanhamento, bem como comparecer no mesmo instituto sempre que notificado para o efeito.

2 — O diretor de escola de condução deve registar as avaliações formativas dos candidatos a condutor nas condições definidas pela portaria referida no n.º 3 do artigo 69.º, de modo a assegurar o cumprimento do disposto na alínea *g)* do número anterior.

SECÇÃO II

Acesso à atividade de diretor de escola de condução

Artigo 53.º

Requisitos de acesso

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 55.º, o acesso à atividade de diretor de escola de condução depende do preenchimento dos seguintes requisitos:

a) Ter o 12.º ano de escolaridade ou equivalente;

b) Ter título profissional válido de instrutor de condução há, pelo menos, cinco anos;

c) Ser titular do certificado de aptidão pedagógica ou de certificado de competências pedagógicas de formador, ou qualificação equivalente, reconhecida nos termos da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, alterada pela Lei n.º 41/2012, de 28 de agosto;

d) Ter frequentado o curso de formação para diretor de escola de condução ministrado por entidade formadora certificada;

e) Ser aprovado no exame realizado pelo IMT, I. P.

2 — As condições de formação e de realização do exame de diretor de escola de condução são definidas pela portaria referida no n.º 3 do artigo 69.º.

3 — Os candidatos a diretor de escola de condução que reprovem ou faltem podem repetir o exame com dispensa, por uma única vez, de frequência de curso de formação.

4 — Em caso de aprovação no exame referido na alínea e) do n.º 1, o IMT, I. P., emite o correspondente certificado.

SECÇÃO III

Exercício da atividade de diretor de escola de condução

Artigo 54.º

Certificado de diretor de escola de condução

1 — O certificado de diretor de escola de condução emitido nos termos do artigo anterior é válido enquanto se mantiver válido o seu título profissional de instrutor de condução.

2 — Quando se verifique o estabelecido no n.º 5 do artigo 47.º, o certificado de diretor de escola de condução pode ser readquirido mediante aprovação no exame previsto na alínea e) do n.º 1 do artigo anterior, com dispensa da frequência do curso de formação.

3 — O modelo do certificado de diretor de escola de condução é fixado por despacho do presidente do Conselho Diretivo do IMT, I. P.

Artigo 55.º

Diretores de outros Estados membros da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu

1 — Os cidadãos nacionais de Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu cujas qualificações não tenham sido obtidas em território nacional e neste se pretendam estabelecer como diretores de escolas de condução acedem à atividade pelo reconhecimento das suas qualificações nos termos da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, alterada pela Lei n.º 41/2012, de 28 de agosto, nomeadamente da secção I do seu capítulo III e do seu artigo 47.º.

2 — Nas situações de reconhecimento das qualificações previstas no número anterior é emitido o certificado previsto no artigo 54.º, ficando os diretores de escolas de condução sujeitos aos demais requisitos de exercício da profissão constantes na presente lei.

3 — As medidas de compensação admissíveis nos termos da legislação referida no n.º 1 são reguladas pela portaria referida no n.º 3 do artigo 69.º.

4 — Os documentos que suportam os pedidos de reconhecimento das qualificações devem, em caso de justificada necessidade, ser acompanhados de tradução em forma simples.

Artigo 56.º

Revogação e caducidade do certificado de diretor de escola de condução

1 — O certificado de diretor de escola de condução é revogado ao diretor condenado por crime praticado no exercício da profissão com sentença transitada em julgado.

2 — O titular do certificado de diretor de escola de condução revogado pode requerer a emissão de novo certificado, decorridos cinco anos após a decisão definitiva de revogação, desde que observe o estabelecido no n.º 2 do artigo 54.º ou através de novo processo de reconhecimento de qualificações, nos termos do artigo 55.º.

3 — A revogação ou caducidade do título profissional de instrutor emitido nos termos do artigo 53.º determina a caducidade do certificado de diretor de escola de condução.

CAPÍTULO VI

Entidades formadoras

Artigo 57.º

Certificação de entidades formadoras

1 — A certificação de entidades formadoras de instrutores e diretores de escolas de condução segue os trâmites previstos na regulamentação específica da certificação de entidades formadoras, com as seguintes adaptações:

a) A entidade competente para a certificação é o IMT, I. P.;

b) Não podem ser certificadas como entidades formadoras de instrutores de condução e de diretores de escolas de condução as entidades que desenvolvam atividades associadas aos exames de condução;

c) Os formadores devem possuir, como habilitações literárias mínimas, o 12.º ano de escolaridade e as competências para o exercício da profissão de instrutor ou, em alternativa, licenciatura em área adequada às matérias a ministrar, sem prejuízo do reconhecimento de qualificações obtidas fora de Portugal por formadores cidadãos de Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu, nos termos da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, alterada pela Lei n.º 41/2012, de 28 de agosto;

d) Os demais requisitos específicos, em complemento ou derrogação dos requisitos constantes da regulamentação específica da certificação de entidades formadoras, são aprovados pela portaria referida no n.º 3 do artigo 69.º.

2 — A certificação de entidades formadoras pelo IMT, I. P., seja expressa ou tácita, é comunicada ao serviço central competente do ministério responsável pela área da formação profissional, no prazo de 10 dias.

3 — A falta superveniente de qualquer dos requisitos de certificação deve ser suprida no prazo de 90 dias a contar da sua ocorrência.

4 — O decurso do prazo previsto no número anterior, sem que a falta seja suprida, determina a revogação da certificação e a cassação do certificado pelo IMT, I. P.

5 — Não é reconhecida validade aos cursos ministrados em território nacional por entidade formadora não certificada.

Artigo 58.º

Comunicação dos cursos de formação

1 — As entidades formadoras certificadas nos termos da presente lei e da regulamentação específica da certificação

de entidades formadoras devem apresentar ao IMT, I. P., mera comunicação prévia, nos termos do disposto na alínea *b*) do n.º 2 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, relativamente a cada curso de formação, com os seguintes elementos:

- a*) Identificação da ação a ministrar, com data de início, duração, horário de funcionamento e local;
- b*) Cópia dos manuais de formação do curso ou acesso eletrónico a estes pelo IMT, I. P.;
- c*) Identificação dos formadores e respetivas qualificações, salvo se já tiver sido anteriormente entregue no IMT, I. P., caso em que basta essa referência;
- d*) Identificação dos formandos.

2 — O disposto no número anterior aplica-se às entidades formadoras legalmente estabelecidas noutro Estado membro da União Europeia ou do espaço económico europeu para ministrar cursos equivalentes aos referidos no n.º 1 que pretendam ministrar cursos de formação em território nacional, conformes à presente lei, de forma ocasional e esporádica, nos termos da portaria referida no n.º 3 do artigo 69.º.

3 — Não é reconhecida validade aos cursos de formação que não cumpram os requisitos previstos na presente lei e na portaria referida no n.º 3 do artigo 69.º.

Artigo 59.º

Deveres das entidades formadoras

1 — São deveres das entidades formadoras, inclusive das que prestem serviços ocasionais e esporádicos em território nacional, em regime de livre prestação de serviços:

- a*) Organizar e desenvolver as ações de formação em conformidade com o estabelecido na presente lei e na portaria referida no n.º 3 do artigo 69.º;
- b*) Observar princípios de independência e de igualdade de tratamento de todos os candidatos à formação e formandos;
- c*) Comunicar previamente ao IMT, I. P., a realização das ações de formação, nos termos do artigo anterior, e a sua alteração, com a antecedência de 10 e de 3 dias, respetivamente, e realizá-las de acordo com a comunicação efetuada;
- d*) Colaborar nas ações de acompanhamento e de avaliação técnico-pedagógica realizadas pelo IMT, I. P.;
- e*) Fornecer ao IMT, I. P., os elementos relativos ao exercício da atividade, sempre que tal lhes seja solicitado;
- f*) Manter, pelo período de cinco anos, o registo das ações de formação realizadas em território nacional, bem como os processos individuais dos formandos;
- g*) Comunicar ao IMT, I. P., no prazo de 10 dias, a mudança de sede ou estabelecimento principal em território nacional, nos casos aplicáveis.

2 — O incumprimento pelas entidades formadoras dos deveres estabelecidos no número anterior pode determinar, sem prejuízo do disposto na alínea *d*) do n.º 2 do artigo 64.º, a aplicação, pelo conselho diretivo do IMT, I. P., das seguintes sanções administrativas, em função da respetiva gravidade:

- a*) Advertência escrita;
- b*) Suspensão do exercício da atividade de formação, pelo período máximo de um ano;

c) Cancelamento da certificação da entidade formadora, com a cassação do correspondente certificado.

3 — As sanções previstas no número anterior são publicadas no sítio da Internet do IMT, I. P.

Artigo 60.º

Acompanhamento técnico-pedagógico

1 — O IMT, I. P., efetua o acompanhamento técnico-pedagógico das ações de formação, o qual visa, nomeadamente, apoiar e incentivar a qualidade da formação, através do controlo efetivo da sua conformidade com as condições e termos legalmente estabelecidos.

2 — As entidades formadoras estabelecidas em território nacional devem enviar, anualmente, ao IMT, I. P., relatório da atividade, nos termos da portaria referida no n.º 3 do artigo 69.º.

Artigo 61.º

Registo

O IMT, I. P., organiza e mantém atualizado um registo das entidades que exercem a atividade de formação e das sanções que lhes forem aplicadas nos termos da presente lei.

CAPÍTULO VII

Regime sancionatório

Artigo 62.º

Fiscalização

1 — Sem prejuízo das competências das forças de segurança, a fiscalização do cumprimento do disposto na presente lei compete ao IMT, I. P.

2 — Quando o procedimento sancionatório não seja da sua competência, o IMT, I. P., comunica às entidades competentes as irregularidades verificadas.

3 — As entidades referidas nos números anteriores podem proceder, junto das pessoas singulares ou coletivas que desenvolvam qualquer das atividades previstas na presente lei, às verificações e investigações necessárias para o exercício da sua competência fiscalizadora, nos termos da lei.

Artigo 63.º

Suspensão cautelar

1 — No âmbito de uma ação de fiscalização pode ser determinado o encerramento temporário das instalações da escola de condução, quando:

a) As condições de higiene, salubridade e segurança das mesmas, verificadas mediante parecer da entidade competente em razão da matéria, bem como o seu equipamento pedagógico, ponham em sério risco a segurança das pessoas e a qualidade do ensino;

b) As instalações e o equipamento pedagógico não obedeçam ao declarado nos processos de licenciamento de empresa exploradora de escolas de condução ou de comunicação prévia de abertura de escola de condução.

2 — O encerramento temporário das instalações tem o prazo máximo de 90 dias.

3 — Durante o período de encerramento temporário o titular de licença de escola de condução deve corrigir as situações irregulares e requerer uma vistoria ao IMT, I. P., que verifica se as irregularidades foram corrigidas.

4 — Caso o titular de licença de escola de condução não tenha procedido à correção das irregularidades que levaram ao encerramento temporário das instalações, é encerrada compulsivamente a escola de condução em causa, nos termos do artigo 33.º.

Artigo 64.º

Contraordenações

1 — Constitui contraordenação punível com coima de € 2500 a € 12500 e de € 5000 a € 25000, conforme se trate de pessoa singular ou coletiva, respetivamente:

a) A exploração de escola de condução por empresa sem licença, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 14.º;

b) A ministração do ensino da condução por indivíduo sem título profissional de instrutor, em violação do disposto no artigo 34.º;

c) O exercício da atividade de diretor de escola de condução por indivíduo sem a certificação prevista no n.º 1 do artigo 51.º;

d) O exercício da atividade de formação por entidade não certificada nos termos do artigo 57.º;

e) A ministração do ensino da condução em veículo que não obedeça ao estatuído no artigo 23.º, sem prejuízo do disposto no artigo 7.º

2 — Constitui contraordenação punível com coima de € 250 a € 1250 e de € 500 a € 2 500, conforme se trate de pessoa singular ou coletiva, respetivamente:

a) A violação dos deveres da empresa exploradora de escola de condução, estabelecidos no artigo 20.º;

b) A violação dos deveres do instrutor de condução, estabelecidos no artigo 35.º;

c) A violação dos deveres do diretor de escola de condução, estabelecidos no artigo 52.º;

d) A violação dos deveres da entidade formadora certificada, estabelecidos no artigo 59.º;

e) O não cumprimento das obrigações de comunicação previstas na presente lei;

f) O não cumprimento pelo candidato a condutor da obrigação prevista no n.º 7 do artigo 8.º

3 — Constitui contraordenação punível com coima de € 1000 a € 5000, o não cumprimento das disposições relativas ao tutor previstas no artigo 7.º.

4 — A negligência e a tentativa são puníveis, reduzindo-se para metade os limites mínimos e máximos dos montantes das coimas.

5 — É sempre admissível o pagamento voluntário das coimas previstas na presente lei.

Artigo 65.º

Sanções acessórias

1 — No caso das contraordenações previstas nas alíneas a) a c) do n.º 2 do artigo anterior pode também ser aplicada a sanção acessória de suspensão da licença de exploração de escolas de condução, do título profissional de instrutor e do certificado de diretor de escola de condução, respetivamente, pelo período de 30 dias a um ano.

2 — A execução da sanção acessória prevista no número anterior pode ser suspensa nos casos em que a coima se encontre paga e o infrator não tenha sido condenado pela prática de contraordenação à presente lei nos últimos três anos.

3 — Qualquer dos títulos suspensos nos termos do n.º 1 deve ser entregue pelo seu titular ao IMT, I. P., sob pena de apreensão.

Artigo 66.º

Processos das contraordenações

1 — A instrução e o processamento das contraordenações previstas na presente lei competem ao IMT, I. P., e observam o regime geral das contraordenações.

2 — A aplicação das coimas e das sanções acessórias é da competência do Conselho Diretivo do IMT, I. P.

Artigo 67.º

Destino das coimas

O produto das coimas aplicadas reverte a favor das seguintes entidades:

a) 60 % para o Estado;

b) 30 % para o IMT, I. P.;

c) 10 % para a entidade que levantou o auto.

CAPÍTULO VIII

Disposições finais e transitórias

Artigo 68.º

Desmaterialização de atos e procedimentos

1 — Todos os pedidos, comunicações e notificações previstos na presente lei e nas portarias referidas nos n.ºs 1 e 3 do artigo 69.º são efetuados por meios eletrónicos, através da plataforma eletrónica de informação do IMT, I. P., acessível através do balcão único eletrónico dos serviços a que se refere o artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, sendo admissível qualquer outro meio legal sempre que aquela plataforma não esteja disponível.

2 — A todos os procedimentos administrativos previstos na presente lei, para cuja instrução ou decisão final seja legal ou regulamentarmente exigida a apresentação de certidões ou declarações de entidades administrativas, aplica-se o disposto na alínea d) do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, e nos diplomas previstos no artigo 4.º da Lei n.º 110/2009, de 16 de setembro.

3 — A informação prestada no âmbito dos procedimentos previstos na presente lei é confirmada pelo IMT, I. P., com base nos registos dos contribuintes, no registo comercial, nos registos da segurança social, no registo criminal e por recurso à cooperação administrativa referida no artigo 71.º, se aplicável.

4 — A verificação da informação com recurso a bases de dados nacionais é efetuada automaticamente aquando da submissão dos pedidos no balcão único eletrónico dos serviços, através da interconexão às bases de dados dos organismos públicos competentes, detentores da informação, devendo a informação disponibilizada ser restrita à verificação dos requisitos constantes da presente lei.

5 — A informação referida no número anterior relativa aos contribuintes é confirmada através de ligação à base de dados da Autoridade Tributária e Aduaneira (AT), nos

termos a definir em protocolo assinado entre o IMT, I. P., e a AT.

6 — A informação dos dados de identificação dos requerentes e do registo comercial referida no n.º 3 é confirmada através da ligação à base de dados do Instituto dos Registos e Notariado, I. P., nos termos a definir em protocolo a celebrar entre o IMT, I. P., e aquele instituto público.

7 — A informação referida no n.º 3 relativa à regularização da situação contributiva junto da segurança social é confirmada e atualizada através de ligação à base de dados da segurança social, nos termos a definir em protocolo a celebrar entre o IMT, I. P., o Instituto da Segurança Social, I. P., e o Instituto de Informática, I. P., nunca podendo ser facultadas informações para além da existência ou não de dívidas à segurança social.

8 — A informação referida no n.º 3 relativa ao registo criminal é confirmada através da ligação à base de dados da Direção-Geral da Administração da Justiça (DGAJ), nos termos a definir em protocolo a celebrar entre o IMT, I. P., e a DGAJ.

9 — Os protocolos referidos nos n.ºs 5 a 8 devem concretizar a finalidade do tratamento da informação, as categorias dos titulares e dos dados a analisar e as condições da sua comunicação às entidades envolvidas, bem como especificar as medidas de segurança adotadas, os controlos a que devem ser sujeitos os utilizadores do sistema e as condições em que devem ser efetuadas auditorias periódicas aos terminais, sendo submetidos a prévia apreciação da Comissão Nacional de Proteção de Dados.

Artigo 69.º

Regulamentação

1 — Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, a presente lei deve ser regulamentada por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes, no prazo de 90 dias após a sua publicação.

2 — A regulamentação do disposto no artigo 11.º deve ser efetuada por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da justiça e dos transportes.

3 — A regulamentação prevista nos capítulos IV a VI da presente lei deve ser efetuada por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do emprego e dos transportes.

Artigo 70.º

Reconhecimento mútuo

1 — Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, não pode haver duplicação entre os requisitos exigíveis para a autorização e o exercício de atividade das escolas de condução, dos profissionais e das entidades formadoras previstos na presente lei e os requisitos e os controlos equivalentes, ou comparáveis quanto à finalidade, a que o requerente já tenha sido submetido em Portugal ou noutro Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu.

2 — O disposto no número anterior não é aplicável ao cumprimento das condições diretamente referentes a instalações físicas localizadas em território nacional, aos conteúdos para a ministração do ensino teórico com vista a obtenção de carta de condução de outro Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu, nem aos respetivos controlos por autoridade competente.

3 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, o reconhecimento mútuo de requisitos relativos a quali-

ficações rege-se pelo disposto na Lei n.º 9/2009, de 4 de março, alterada pela Lei n.º 41/2012, de 28 de agosto.

Artigo 71.º

Cooperação administrativa

Para efeitos da aplicação da presente lei, as autoridades competentes participam na cooperação administrativa no âmbito dos procedimentos relativos a empresas, profissionais e entidades formadoras provenientes de outros Estados membros, bem como às empresas que ministrem o ensino da condução referido no n.º 2 do artigo 2.º, nos termos do disposto no capítulo VI do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, e no n.º 2 do artigo 51.º da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, alterada pela Lei n.º 41/2012, de 28 de agosto, nomeadamente através do Sistema de Informação do Mercado Interno.

Artigo 72.º

Integração no Sistema Nacional de Qualificações

1 — A formação e a certificação estabelecidas pela presente lei devem ser articuladas com o Catálogo Nacional de Qualificações, nos termos da legislação aplicável, de forma a contribuir para a elevação dos níveis de qualificação.

2 — A articulação prevista no número anterior é promovida pela Agência Nacional para a Qualificação e Ensino Profissional, I. P., e Direção-Geral do Emprego e das Relações do Trabalho, em articulação com o IMT, I. P., de acordo com as respetivas competências.

Artigo 73.º

Taxas

1 — É devido o pagamento de taxas ao IMT, I. P., pelos atos relativos a licenciamentos, emissão de títulos profissionais, certificações e receção e tratamento de comunicações previstos na presente lei, no momento da apresentação dos respetivos requerimentos ou comunicações.

2 — As taxas referidas no número anterior são fixadas por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes e constituem receita do IMT, I. P.

Artigo 74.º

Regiões autónomas

1 — Os atos e os procedimentos necessários à execução da presente lei nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira competem às entidades das respetivas administrações regionais com atribuições e competências nas matérias em causa.

2 — Nos termos do n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, os controlos exercidos, quer pelos organismos da administração central quer pelos serviços competentes das administrações das regiões autónomas, no âmbito da presente lei, são válidos para todo o território nacional, excetuados os referentes a determinadas instalações físicas.

Artigo 75.º

Disposições transitórias

1 — Os titulares de alvará de escola de condução emitidos antes da entrada em vigor da presente lei são considerados empresas exploradoras de escolas de condução

nos termos desta, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

2 — Os titulares de alvará das escolas de condução existentes à data da entrada em vigor da presente lei dispõem de 180 dias para comprovar perante o IMT, I. P., o requisito referido no artigo 18.º, sob pena de revogação do alvará pelo IMT, I. P., com as consequências previstas para a revogação da licença de exploração de escolas de condução.

3 — As empresas exploradoras de escolas de condução que possuam veículos licenciados para a instrução antes da entrada em vigor da presente lei devem proceder ao registo no Documento de Identificação do Veículo da adaptação e transformação do veículo para o ensino da condução, antes de o submeterem a inspeção periódica, nos termos do Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho.

4 — As licenças de subdiretor de escola de condução emitidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 86/98, de 3 de abril, valem como certificados de diretor de escola de condução nos termos da presente lei, devendo ser substituídas oficiosamente e gratuitamente no momento da revalidação da respetiva licença de instrutor.

5 — As licenças de instrutor de condução e as licenças de diretor emitidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 86/98, de 3 de abril, valem como títulos profissionais de instrutor e certificados de diretor de escola de condução, respetivamente, nos termos da presente lei.

6 — Os instrutores de condução cujas licenças caducaram ao abrigo do regime previsto no Decreto-Lei n.º 86/98, de 3 de abril, beneficiam do regime previsto no n.º 5 do artigo 47.º da presente lei.

7 — Os instrutores habilitados antes da entrada em vigor da presente lei podem substituir, por uma única vez, a frequência do curso de atualização de instrutor pela frequência, com aproveitamento, do curso de formação pedagógica de formador.

8 — Os instrutores de condução que tenham obtido a modalidade de teoria da condução ao abrigo do Decreto-Lei n.º 86/98, de 3 de abril, ficam dispensados da prova teórica de disposições específicas no processo de habilitação à condução das categorias A1, A2 e A.

9 — Os instrutores de condução que tenham obtido a modalidade de técnica da condução ao abrigo do Decreto-Lei n.º 86/98, de 3 de abril, ficam dispensados da prova teórica de disposições específicas no processo de habilitação à condução das categorias C1, C, D1 e D.

10 — Os instrutores habilitados antes da entrada em vigor da presente lei que participem na formação prática dos candidatos a instrutor prevista no n.º 4 do artigo 38.º devem possuir certificação pedagógica de formador.

11 — As entidades formadoras autorizadas à data da entrada em vigor da presente lei devem obter, no prazo de um ano, certificação nos termos do artigo 57.º

12 — O incumprimento do disposto no número anterior determina a caducidade do reconhecimento.

Artigo 76.º

Norma revogatória

São revogados:

a) O Decreto-Lei n.º 86/98, de 3 de abril, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 51/98, de 18 de agosto, pelo Decreto-Lei n.º 315/99, de 11 de agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 127/2004, de 1 de junho;

b) O Decreto Regulamentar n.º 5/98, de 9 de abril, com as alterações introduzidas pelo Decreto Regulamentar n.º 20/2000, de 19 de dezembro, e pelo Decreto Regulamentar n.º 22/2004, de 7 de junho;

c) A Portaria n.º 790/98, de 22 de setembro, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º 528/2000, de 28 de julho.

Artigo 77.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor 90 dias após a data da sua publicação.

Aprovada em 24 de janeiro de 2014.

O Presidente da Assembleia da República, em exercício, *Guilherme Silva*.

Promulgada em 5 de março de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendada em 10 de março de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Resolução da Assembleia da República n.º 25/2014

APROVA O ACORDO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E O REINO DE ESPANHA PARA A CRIAÇÃO DO BLOCO FUNCIONAL DE ESPAÇO AÉREO DO SUDOESTE (SW FAB), ASSINADO EM LISBOA, EM 17 DE MAIO DE 2013.

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Criação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste (SW FAB), assinado em Lisboa, em 17 de maio de 2013, cujo texto, nas versões autenticadas, nas línguas portuguesa, castelhana e inglesa, se publica em anexo.

Aprovada em 24 de janeiro de 2014.

O Presidente da Assembleia da República, em exercício, *Guilherme Silva*.

ACORDO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E O REINO DE ESPANHA PARA A CRIAÇÃO DO BLOCO FUNCIONAL DE ESPAÇO AÉREO DO SUDOESTE (SW FAB)

Preâmbulo

A República Portuguesa e o Reino de Espanha, doravante referidas como «Partes», tendo em consideração o Direito da União Europeia relativa à criação do Céu Único Europeu, e em particular o Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004, a fim de melhorar o desempenho e sustentabilidade do sistema de aviação europeu e pelo Regulamento (UE) n.º 176/2011 da Comissão, de 24 de fevereiro de 2011, relativo às informações a fornecer antes da criação e modificação de um bloco funcional de espaço aéreo;

Considerando que com a criação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste (doravante designado como o SW FAB), independentemente das fronteiras existentes, as Partes têm por objetivo otimizar a capacidade, a eficácia e a eficiência da rede de gestão do tráfego aéreo, minimizar o impacto ambiental, ao mesmo tempo que mantêm um nível elevado de segurança, e alcançar, em geral, resultados positivos para os interesses económicos públicos;

Reconhecendo as obrigações das Partes enquanto signatárias da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;

Reconhecendo que as Partes deverão cumprir as condições decorrentes dos acordos regionais concluídos no seio da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e dos acordos regionais existentes à data da entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004, a fim de melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu, em particular os que envolvem países terceiros;

Reconhecendo que a conclusão de um acordo entre os Estados sobre a criação de um Bloco Funcional de Espaço Aéreo não deverá prejudicar nem o princípio da soberania completa e exclusiva de cada Estado sobre o espaço aéreo sobrejacente ao seu território, nem a capacidade de cada Estado exercer as suas prerrogativas em matéria de segurança e defesa no seu espaço aéreo nacional;

Reconhecendo que as autoridades supervisoras nacionais de cada Parte deverão criar os instrumentos adequados para uma estreita cooperação mútua que garanta uma supervisão adequada dos prestadores de serviços de navegação aérea no espaço aéreo do SW FAB;

Reconhecendo a declaração dos Estados-Membros da União Europeia sobre as questões militares relacionadas com o Céu Único Europeu (JO L 96/9 de 31 de março de 2004), juntamente com a salvaguarda dos interesses essenciais da política de segurança e defesa dos Estados-Membros da UE, tal como previsto no artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004, a fim de melhorar o desempenho e sustentabilidade do sistema de aviação europeu;

Reconhecendo as obrigações das Partes enquanto partes da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN);

Reconhecendo que a criação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste implica necessariamente uma cooperação mais estreita entre os prestadores de serviços de navegação aérea e uma melhor e crescente prestação transfronteiriça de serviços de navegação aérea;

Tendo presente o Memorando de Entendimento entre o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC, I. P.), a Dirección General de Aviación Civil (DGAC), a Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), a Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal — E. P. E. e a Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), assinado em 17 de março de 2009, em Amesterdão;

Tendo presente o Acordo de Cooperação entre as Autoridades Supervisoras Nacionais NSA Civis, espanho-

las e portuguesas, para a realização conjunta de funções das NSA no quadro do Céu Único Europeu, assinado em 25 de fevereiro de 2010, em Madrid, e o Acordo entre as Autoridades Supervisoras Nacionais Civis da República Portuguesa e do Reino de Espanha relativo ao estabelecimento do SW FAB, assinado em 17 de maio de 2012, em Madrid;

Tendo presente o atual quadro de cooperação entre os dois principais prestadores de serviços de tráfego aéreo, a Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) e a Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal — E. P. E., baseado no Memorando de Cooperação, assinado em 16 de maio de 2001, em Madrid, e o Acordo-Quadro para o estabelecimento do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste entre a Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal — E. P. E. e a Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), assinado em 18 de junho de 2012, em Madrid;

Tendo presente o quadro existente entre a Força Aérea Espanhola e a Força Aérea Portuguesa decorrente do Protocolo de Cooperação entre o Ministério da Defesa Nacional da República Portuguesa e o Ministério da Defesa do Reino de Espanha assinado em 26 de outubro de 1998, em Lisboa, do Acordo Técnico de Cooperação e Apoio Mútuo entre os Sistemas de Defesa Aérea do Reino de Espanha e da República Portuguesa, assinado em 5 de maio de 1997, em Lisboa, e em 13 de maio de 1997, em Madrid, e do Acordo Técnico Relativo a Facilidades Mútuas para o Sobrevo e Aterragem das Aeronaves Militares do Reino de Espanha e da República Portuguesa, assinado em 4 de novembro de 2004, em Madrid, e em 24 de novembro de 2004, em Lisboa;

Tendo presente o Acordo para o Estabelecimento do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste (SW FAB) entre o Instituto de Meteorologia, I. P., de Portugal, atualmente designado por Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P., e a Agencia Estatal de Meteorologia (AEMET), assinado em 15 de junho de 2012, em Lisboa, e em 20 de junho 2012, em Madrid;

Tendo em conta a Declaração Conjunta entre o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC, I. P.) e a Dirección General de Aviación Civil (DGAC) sobre a iniciativa do SW FAB, assinada em 17 de maio de 2012, em Madrid;

Considerando que o objetivo deste Acordo é criar um quadro jurídico de alto nível, adequado ao FAB, que viabilize os acordos e instrumentos necessários à aplicação e às operações correntes no SW FAB, e ser utilizado pelos parceiros do SW FAB com vista a alcançarem os objetivos acordados e os benefícios esperados do mesmo;

Considerando que o SW FAB abrange o espaço aéreo que está sob responsabilidade das Partes na região EUR da OACI e, ainda, no caso do Reino de Espanha, a particularidade do espaço aéreo sob a sua responsabilidade na região AFI (região África — oceano Índico) da OACI, bem como a necessidade de assegurar o êxito da integração dos fluxos de tráfego entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul;

Considerando as diferenças entre os blocos operacionais do espaço aéreo do SW FAB, bem como a sua diversidade do ponto de vista operacional e técnico;

Considerando que a região de informação de voo (FIR) de Santa Maria (FIR de Santa Maria) cobre espaço aéreo oceânico fora da região EUR da OACI, a República Portuguesa reserva-se o direito de analisar as implicações da eventual integração da FIR de Santa Maria no SW FAB,

ainda que continue a incentivar os prestadores de serviços de navegação aérea a otimizarem a capacidade e eficiência com a FIR de Santa Maria e com as iniciativas e técnicas operacionais a todos os níveis de voo no espaço aéreo do SW FAB, bem como do ponto de vista da gestão de tráfego aéreo (ATM); e

Tendo em vista a definição da base jurídica e institucional para a criação do SW FAB entre as Partes, acordam o seguinte:

CAPÍTULO 1

Princípios gerais

Artigo 1.º

Objeto e âmbito deste Acordo

1 — As Partes acordam por este meio criar um bloco funcional de espaço aéreo do sudoeste (SW FAB).

2 — Este Acordo deverá ter em conta, em particular, a necessidade de uma coordenação permanente entre as Partes e o potencial desenvolvimento contínuo do SW FAB, após a sua criação.

3 — Este Acordo não cria uma organização internacional com personalidade jurídica internacional.

4 — Este Acordo define os direitos e as obrigações das Partes relativos à criação do SW FAB.

5 — Este Acordo define as condições gerais e de funcionamento segundo as quais as Partes têm de assegurar a gestão do tráfego aéreo e a prestação de serviços de navegação aérea no espaço aéreo do SW FAB.

6 — Este Acordo não afeta as obrigações dos Estados em matéria de busca e salvamento. As disposições deste Acordo não prejudicam as competências das Partes relativas aos interesses essenciais da política de segurança e defesa.

7 — Este Acordo não afeta as relações respeitantes às questões de propriedade e controlo entre prestadores de serviços de navegação aérea.

8 — As matérias seguintes são da reserva de cada Parte e não estão sujeitas a este Acordo:

- a) Soberania;
- b) Aeronaves do Estado na aceção do artigo 3.º da Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;
- c) Segurança e defesa nacionais, incluindo formação e quaisquer outras atividades operacionais;
- d) Operações de busca e salvamento;
- e) Questões de propriedade e controlo dos prestadores de serviços de navegação aérea; e
- f) Participação de uma das Partes, sem a outra, em qualquer outro FAB.

Artigo 2.º

Definições

1 — Para efeitos deste Acordo, entende-se por:

a) «Prestador de serviços de navegação aérea (ANSP)», qualquer entidade, pública ou privada, que preste serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral;

b) «Serviços de navegação aérea (ANS)», serviços de tráfego aéreo, serviços de comunicação, navegação e vigilância, serviços meteorológicos para navegação aérea e serviços de informação aeronáutica.

c) «Serviço de controlo de tráfego aéreo (ATC)», um serviço prestado para efeitos de:

i) Prevenção de colisões:

Entre aeronaves; e

Na área de manobra entre aeronaves e obstáculos; e

ii) Manutenção de um fluxo ordenado e expedito do tráfego aéreo.

d) «Gestão do tráfego aéreo» (ATM), a conjugação das funções aéreas e no solo (serviços de tráfego aéreo, gestão do espaço aéreo e gestão do fluxo de tráfego aéreo) necessárias para assegurar uma circulação segura e eficiente das aeronaves durante todas as fases das operações;

e) «Serviços de tráfego aéreo» (ATS), os vários serviços de informação de voo, os serviços de alerta, os serviços consultivos do tráfego aéreo e os serviços de controlo de tráfego aéreo (ATC) (serviços de controlo regional, de aproximação e de aeródromo);

f) «Órgão dos serviços de tráfego aéreo» (órgão ATS), uma unidade organizacional, civil ou militar, responsável pela prestação de serviços de tráfego aéreo;

g) «Espaço aéreo aplicável», relativamente a cada Parte, o espaço aéreo sob a sua responsabilidade e que a mesma indicou como fazendo parte do SW FAB;

h) «Convenção de Chicago», a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944 e inclui:

i) Qualquer emenda feita à mesma que tenha sido ratificada pelas Partes e tenha entrado em vigor nos termos da alínea a) do artigo 94.º da Convenção; e

ii) Qualquer anexo ou emenda ao mesmo adotados ao abrigo do artigo 90.º da Convenção, na medida em que as normas internacionais referidas no artigo 37.º da Convenção, em tal anexo ou emenda, se apliquem, em qualquer momento, às Partes;

i) «Parte», a República Portuguesa, o Reino de Espanha, bem como qualquer outro Estado que adira ao presente Acordo, tal como previsto no artigo 33.º deste Acordo;

j) «Espaço aéreo transfronteiriço», uma estrutura de espaço aéreo que se estende para além das fronteiras nacionais e ou dos limites das regiões de informação de voo;

k) «Serviços transfronteiriços», qualquer situação de prestação de serviços de navegação aérea, num Estado-Membro, por um prestador de serviços certificado num outro Estado-Membro;

l) «Delegação dos serviços de tráfego aéreo», a delegação por parte de um Estado (o Estado delegante) num outro Estado (o Estado prestador) da responsabilidade pela prestação de serviços de tráfego aéreo numa porção do espaço aéreo que se estende sobre os territórios do primeiro;

m) «Bloco funcional de espaço aéreo (FAB)», um bloco de espaço aéreo baseado em requisitos operacionais e definido independentemente das fronteiras nacionais, no qual a prestação de serviços de navegação aérea e as funções conexas são orientadas para o desempenho e otimizadas tendo em vista introduzir, em cada bloco funcional de espaço aéreo, uma cooperação reforçada entre os prestadores de serviços de navegação aérea;

n) «Tráfego aéreo geral (GAT)», toda a circulação de aeronaves civis, bem como toda a circulação de aeronaves do Estado (incluindo aeronaves militares, aduaneiras e policiais), quando essa circulação se efetue em conformidade com os procedimentos da OACI;

o) «Serviços meteorológicos (MET)», as instalações e serviços que fornecem às aeronaves previsões, boletins e observações meteorológicos, bem como quaisquer outras informações ou dados meteorológicos fornecidos pelos Estados para uso aeronáutico;

p) «Autoridade supervisora nacional (NSA)», a ou as instâncias designada(s) pelas Partes para assumirem as funções que lhes são atribuídas, em conformidade com o n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu;

q) «Tráfego aéreo operacional (OAT)», todos os voos que não cumpram as disposições estabelecidas para o tráfego aéreo geral (GAT) e para os quais as autoridades nacionais competentes especificaram normas e procedimentos;

r) «Partes interessadas», os países terceiros vizinhos do SW FAB, os utilizadores ou grupos de utilizadores do espaço aéreo, pertinentes, e os órgãos representativos do pessoal, assim como os prestadores de serviços de navegação aérea adjacentes aos do SW FAB, operadores aeroportuários e fabricantes;

s) «Espaço aéreo do SW FAB», o espaço aéreo que abrange o espaço aéreo aplicável de cada Parte; e

t) «Território», as áreas terrestres, as águas territoriais adjacentes e o espaço aéreo sobre os quais uma Parte exerce direitos de soberania, de acordo com o Direito internacional.

Artigo 3.º

Objetivos do SW FAB

O SW FAB tem como objetivo alcançar um desempenho ótimo nas áreas relacionadas com a segurança, a sustentabilidade ambiental, a capacidade, a relação de custo-eficácia, a eficiência de voo e também a eficácia das missões militares, através da configuração do espaço aéreo e da organização da gestão do tráfego aéreo no espaço aéreo em questão, independentemente das fronteiras existentes.

Artigo 4.º

Espaço aéreo do SW FAB

1 — Em relação ao espaço aéreo sob sua responsabilidade para a prestação de serviços de navegação aérea, as Partes acordam por este meio criar um bloco funcional de espaço aéreo no espaço aéreo aplicável de cada Parte (doravante o espaço aéreo do SW FAB), constituído por:

- a*) FIR Lisboa (FL245/UNL);
- b*) UIR Madrid (FL245/UNL);
- c*) UIR Barcelona (FL245/UNL); e
- d*) UIR Ilhas Canárias (FL245/UNL).

2 — Qualquer modificação ou alteração da delimitação do espaço aéreo do SW FAB deverá ser acordada pelas Partes e entrar em vigor nos termos do artigo 32.º deste Acordo.

3 — As Partes deverão informar a Comissão Europeia sobre as modificações postas em prática de acordo com o processo especificado no artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 176/2011 da Comissão, de 24 de fevereiro de 2011, relativo às informações a fornecer antes da criação e modificação de um bloco funcional de espaço aéreo.

4 — Caso estejam de acordo em modificar ou alterar o espaço aéreo do SW FAB, as Partes deverão assegurar que foram acionadas medidas e instrumentos transitórios adequados.

5 — Em relação à FIR de Santa Maria, a República Portuguesa tomará uma decisão sobre a sua inclusão no espaço aéreo do SW FAB o mais tardar até 31 de dezembro de 2014.

Artigo 5.º

Soberania

Este Acordo não prejudica a soberania das Partes sobre o espaço aéreo sobrejacente aos seus respetivos territórios.

Artigo 6.º

Segurança e defesa

1 — Este Acordo não prejudica os respetivos interesses nacionais das Partes em matéria de segurança e defesa.

2 — Este Acordo não impede que uma Parte aplique medidas desde que as mesmas sejam necessárias para salvaguardar os interesses essenciais da política de segurança ou de defesa.

3 — Cada Parte deverá ter o direito de salvaguardar as operações de segurança e defesa, a formação e quaisquer outras atividades relacionadas com o seu tráfego aéreo operacional, em conformidade com o respetivo Direito interno, sempre que a aplicação deste Acordo afete negativamente o seu desempenho seguro e eficiente.

Artigo 7.º

Matérias reservadas

1 — São da exclusiva competência da República Portuguesa todas as matérias respeitantes às relações com terceiros, relacionadas com o espaço aéreo internacional da região NAT da OACI sob a jurisdição da República Portuguesa.

2 — São da exclusiva competência do Reino de Espanha todas as matérias respeitantes às relações com terceiros, relacionadas com a região AFI do SW FAB sob a jurisdição do Reino de Espanha.

CAPÍTULO 2

Segurança operacional

Artigo 8.º

Segurança operacional do SW FAB

1 — As Partes deverão comprometer-se a cooperar e a adotar as medidas adequadas para garantir que o SW FAB é criado e gerido de forma segura.

2 — As Partes deverão em conjunto assegurar o desenvolvimento e a definição de uma política de segurança operacional comum no SW FAB.

CAPÍTULO 3

Órgãos e funcionamento

Artigo 9.º

Órgãos do SW FAB

1 — O SW FAB é constituído pelos seguintes órgãos:

- a) Conselho;
- b) Comité das Autoridades Supervisoras; e
- c) Conselho Operacional.

2 — Os órgãos acima mencionados não têm personalidade jurídica.

Artigo 10.º

Conselho

1 — O Conselho é criado como um órgão de decisão conjunta para efeitos de aplicação, funcionamento e posterior desenvolvimento deste Acordo.

2 — O Conselho é composto pelos seguintes representantes de cada Parte:

- a) Um representante da autoridade responsável pela aviação civil; e
- b) Um representante da autoridade responsável pela aviação militar.

3 — A convite do Conselho, os representantes do Comité das Autoridades Supervisoras e do Conselho Operacional, bem como outros participantes, podem assistir às reuniões do Conselho na qualidade de observadores.

4 — O Conselho deverá ser presidido, alternadamente, por períodos anuais, pelo representante nomeado por cada Parte.

5 — O presidente do Conselho designará o ponto de contacto (PoC) do SW FAB durante esse período.

6 — As decisões do Conselho deverão ser adotadas por unanimidade.

7 — As decisões do Conselho deverão produzir efeitos dois meses após a data da sua adoção, salvo acordo em contrário.

8 — Se durante este período uma Parte comunicar à outra Parte que apenas pode pôr em prática a decisão com o acordo das suas autoridades nacionais, então a decisão deverá produzir efeitos um dia depois da Parte em causa ter comunicado à outra Parte que obteve o acordo das suas autoridades nacionais.

9 — As normas de procedimento, adotadas pelo Conselho na sua primeira reunião, deverão definir as disposições respeitantes, em particular, à convocação de reuniões, ao envio prévio da ordem de trabalhos, à nomeação e duração do mandato do presidente e à possibilidade das decisões serem tomadas por correspondência.

10 — O Conselho reúne, a convite do seu presidente, pelo menos duas vezes por ano e sempre que necessário. Cada Parte deverá ter o direito de solicitar a convocação de uma reunião.

Artigo 11.º

Funções do Conselho

1 — A fim de cumprir os compromissos das Partes ao abrigo deste Acordo, o Conselho deverá dirigir o SW FAB, devendo, entre outros, tomar decisões no sentido de:

- a) Definir a política e os objetivos estratégicos para o desenvolvimento do SW FAB, avaliar os resultados al-

cançados em termos de desempenho e adotar as medidas apropriadas, se necessário;

b) Assegurar a aplicação deste Acordo e examinar a evolução do cumprimento dos objetivos do SW FAB;

c) Assegurar a criação, o desenvolvimento e a direção do SW FAB em conformidade com todos os requisitos aplicáveis constantes da legislação relativa ao Céu Único Europeu e da legislação nacional de cada uma das Partes;

d) Definir o desenvolvimento da coordenação civil e militar;

e) Definir as modalidades da cooperação na aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo;

f) Apoiar a harmonização das normas e procedimentos pertinentes;

g) Aprovar a política de segurança operacional comum do SW FAB proposta pelo Comité das Autoridades Supervisoras;

h) Acordar a política comum de gestão do espaço aéreo para o SW FAB;

i) Facilitar o processo conjunto de designação dos prestadores de serviços de navegação aérea, estabelecendo as bases para a criação dos mecanismos de designação conjunta;

j) Assegurar o desenvolvimento e a coordenação dos planos de contingência no espaço aéreo do SW FAB;

k) Adotar as suas normas de procedimento e o seu estatuto e aprovar as normas de procedimento e os estatutos do Comité das Autoridades Supervisoras, do Conselho Operacional e do Fórum de Consulta das Partes Interessadas;

l) Assegurar a coordenação do SW FAB com os blocos funcionais de espaço aéreo adjacentes;

m) Coordenar as posições das Partes no que respeita à aplicação dos acordos internacionais relacionados com o trabalho da OACI, do EUROCONTROL, da Comissão Europeia, da Agência Europeia para a Segurança da Aviação e de qualquer outra organização internacional que atue no âmbito dos serviços de navegação aérea;

n) Assegurar a consulta das Partes interessadas do SW FAB, quando tal se afigure apropriado, através do Fórum de Consulta das Partes Interessadas;

o) Propor emendas a este Acordo;

p) Aprovar as propostas dos comités e dos grupos de trabalho criados ao abrigo do presente Acordo; e

q) Aprovar o relatório anual do SW FAB, elaborado pelo Conselho Operacional, tendo também em consideração as opiniões do Comité das Autoridades Supervisoras sobre o projeto de relatório anual.

2 — O Conselho pode aprovar a criação de outros comités e grupos de trabalho.

3 — Os comités e os grupos de trabalho são compostos por representantes civis e ou militares nomeados pelas Partes.

4 — A convite dos comités e dos grupos de trabalho, outros participantes podem assistir às suas reuniões na qualidade de observadores.

Artigo 12.º

Fórum de Consulta das Partes Interessadas

1 — O Fórum de Consulta das Partes Interessadas é criado como um órgão consultivo do Conselho e reúne pelo menos uma vez por ano.

2 — A função deste órgão consiste exclusivamente em assessorar o Conselho sobre a aplicação do SW FAB, quando tal for necessário.

3 — As Partes interessadas do SW FAB deverão ser convidadas para o Fórum de Consulta das Partes Interessadas.

4 — O presidente do Conselho presidirá ao Fórum de Consulta das Partes Interessadas.

Artigo 13.º

Comité das Autoridades Supervisoras

1 — O Comité das Autoridades Supervisoras é composto por um representante de cada NSA, incluindo as autoridades militares, se não forem uma NSA, e pelas autoridades supervisoras para a meteorologia aeronáutica das Partes.

2 — O Comité das Autoridades Supervisoras deverá ser presidido alternadamente, por períodos anuais, pelo representante da NSA civil responsável pelos ATS de uma das Partes e copresidido pelo representante da NSA civil também responsável pelos ATS da outra Parte.

3 — O Comité das Autoridades Supervisoras deverá abordar todos os assuntos relacionados com a supervisão, o desempenho e a harmonização do SW FAB e executar outras tarefas que lhe sejam confiadas pelo Conselho.

4 — O Comité das Autoridades Supervisoras deverá apoiar o Conselho, em particular na aplicação dos artigos 15.º, 19.º, 23.º e 24.º

5 — O Comité das Autoridades Supervisoras deverá informar o Conselho sobre questões relacionadas com os números anteriores e, em particular, quanto:

a) À execução e à consecução dos objetivos de desempenho; e

b) À coordenação da execução dos planos de desempenho entre as Partes.

6 — O Comité das Autoridades Supervisoras deverá propor ao Conselho a criação dos seus grupos de trabalho e comités.

7 — O Comité das Autoridades Supervisoras deverá submeter à aprovação do Conselho as normas de procedimento para o seu funcionamento, bem como o estatuto.

Artigo 14.º

Conselho Operacional

1 — O Conselho Operacional é criado para gerir o funcionamento técnico e operacional do SW FAB.

2 — O Conselho Operacional é composto por:

a) Um representante do prestador de serviços ATS em rota de cada uma das Partes;

b) Um representante militar designado por cada uma das Partes; e

c) Um representante dos prestadores de serviços de meteorologia aeronáutica de cada uma das Partes.

Outros participantes também podem participar, na qualidade de observadores, a convite do Conselho Operacional, que deverá informar previamente o Conselho, nos termos da alínea k) do n.º 4 deste artigo.

3 — O Conselho Operacional deverá ser presidido, alternadamente, por períodos anuais, pelo representante do prestador de serviços ATS em rota de cada uma das Partes.

4 — O Conselho Operacional deverá:

a) Assegurar a execução das políticas e dos objetivos definidos pelo Conselho;

b) Assegurar a cooperação entre prestadores de serviços de tráfego aéreo em rota com o objetivo de obter uma melhor e crescente prestação transfronteiriça de serviços de tráfego aéreo;

c) Apoiar o gestor da Rede no desenvolvimento e nas atividades em curso do Plano Estratégico de Rede e do Plano de Operações de Rede;

d) Assegurar o desenvolvimento da coordenação civil e militar;

e) Propor ao Conselho as modalidades de cooperação na gestão do espaço aéreo, incluindo a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo;

f) Assegurar a coordenação operacional do SW FAB com os blocos funcionais de espaço aéreo adjacentes;

g) Propor, desenvolver e pôr em prática um plano comum para o desenvolvimento de projetos no âmbito do SW FAB, a ser aprovado pelo Conselho;

h) Preparar e coordenar o relatório anual do SW FAB;

i) Propor e definir uma política comum de gestão do espaço aéreo para ser posteriormente aprovada pelo Conselho;

j) Apoiar o Conselho na aplicação do presente Acordo, em particular dos artigos 16.º, 17.º, 18.º, 21.º e 22.º; e

k) Informar o Conselho.

5 — O Conselho Operacional deverá propor ao Conselho a criação dos seus grupos de trabalho e comités.

6 — O Conselho Operacional deverá submeter à aprovação do Conselho as normas de procedimento para o seu funcionamento, bem como o estatuto.

CAPÍTULO 4

Harmonização

Artigo 15.º

Harmonização de normas, padrões e procedimentos

1 — Quando tal se afigure exequível, as Partes deverão assegurar sinergias reguladoras e abordagens coerentes com as normas, os padrões e os procedimentos aplicados no âmbito do SW FAB.

2 — Até que as normas e os procedimentos harmonizados referidos no n.º 1 sejam aplicados, deverão aplicar-se as normas e os procedimentos da Parte na qual é prestado o serviço de navegação aérea.

3 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2, e no que respeita à prestação de serviços de navegação aérea no espaço aéreo transfronteiriço, aplicam-se as normas, os padrões e procedimentos nacionais em vigor na Parte que tenha certificado o PSNA que preste o serviço de navegação aérea.

CAPÍTULO 5

Espaço aéreo

Artigo 16.º

Configuração e gestão do espaço aéreo do SW FAB

1 — As Partes deverão assegurar a coordenação da configuração e gestão de um espaço aéreo do SW FAB sem

descontinuidades, bem como a execução coordenada da gestão do fluxo de tráfego aéreo e da gestão da capacidade (ATFM) tendo em conta os processos de colaboração internacionais, os aspetos e requisitos da segurança e defesa nacionais, independentemente das fronteiras existentes.

2 — As Partes deverão, em particular, assegurar:

a) O desenvolvimento da política comum de gestão do espaço aéreo, em estreita cooperação entre as autoridades civis e militares;

b) A harmonização da estrutura do espaço aéreo do SW FAB para facilitar um espaço aéreo sem descontinuidades;

c) A configuração da estrutura do espaço aéreo do SW FAB de acordo com os principais fluxos de tráfego aéreo, garantindo uma utilização ótima do espaço aéreo e assegurando, também, a eficácia da missão militar;

d) A análise conjunta das modificações relativas ao espaço aéreo do SW FAB e que afetem o desempenho ao nível do SW FAB; e

e) A criação coordenada de zonas transfronteiriças e a elaboração de instrumentos que tenham por objeto a delegação dos ATS entre os prestadores de serviços de tráfego aéreo.

3 — As Partes deverão assegurar a colaboração civil e militar nos processos decisórios cooperativos (CDM) a estabelecer com o gestor da Rede, mediante:

a) A formulação de pontos de vista consolidados relacionados com as funções da rede;

b) O apoio à revisão do Plano da Rede Europeia de Rotas;

c) O apoio à revisão do Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas; e

d) A execução das medidas aplicáveis resultantes destes planos relacionados com a rede.

CAPÍTULO 6

Prestação de serviços de navegação aérea

Artigo 17.º

Prestação de serviços de navegação aérea e funções

1 — No SW FAB, em matéria de navegação aérea, deverão ser prestados os seguintes serviços e exercidas as seguintes funções:

- a) Serviços de tráfego aéreo (ATS);
- b) Serviços de comunicação, navegação e vigilância (CNS);
- c) Serviços meteorológicos (MET);
- d) Serviços de informação aeronáutica (AIS);
- e) Gestão do espaço aéreo (ASM); e
- f) Gestão dos fluxos de tráfego aéreo (ATFM).

2 — As Partes deverão encorajar a estreita cooperação entre os prestadores de serviços de navegação aérea, bem como a conclusão de acordos escritos sobre elementos operacionais e técnicos relevantes para a prestação de serviços de navegação aérea no âmbito do SW FAB.

3 — As Partes deverão trabalhar tendo em vista sistemas técnicos harmonizados e interoperáveis que permitam um desenvolvimento rentável das infraestruturas para a prestação, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, civis e militares, de serviços de gestão do tráfego aéreo,

serviços de comunicação, navegação e vigilância, bem como de serviços meteorológicos.

4 — As Partes deverão cooperar no domínio da informação aeronáutica e coordenar a prestação dos serviços de informação aeronáutica.

5 — As Partes, através dos prestadores de serviços de navegação aérea pertinentes, deverão assegurar a transferência fácil e flexível, entre órgãos ATS, da responsabilidade pelo controlo do tráfego aéreo.

6 — No caso de acordos escritos ou instrumentos jurídicos equivalentes entre os prestadores de serviços de navegação aérea das Partes do SW FAB e outros prestadores de serviços de navegação aérea de Estados vizinhos, a Parte em causa deverá assegurar que tais acordos escritos não afetam este Acordo e são transmitidos ao Conselho.

Artigo 18.º

Prestação transfronteiriça de serviços de navegação aérea

1 — Tendo por base as necessidades operacionais, o Conselho Operacional pode propor ao Conselho, após aprovação do Comité das Autoridades Supervisoras, a criação de um espaço aéreo transfronteiriço dentro do espaço aéreo do SW FAB. A decisão do Conselho deverá ser aplicada após aprovação de cada uma das Partes, de acordo com as respetivas normas e procedimentos nacionais.

2 — No espaço aéreo transfronteiriço criado em conformidade com o n.º 1 supra, os serviços de navegação aérea deverão ser prestados com base em instrumentos específicos, escritos, concluídos entre os ANSP designados e aprovados pelo Comité das Autoridades Supervisoras.

3 — As Partes deverão assegurar que as suas NSA celebram instrumentos adequados para a supervisão dos serviços de navegação aérea prestados no espaço aéreo transfronteiriço criado.

4 — Os instrumentos existentes entre os ANSP para a prestação de serviços de navegação aérea, no espaço aéreo transfronteiriço criado, que estejam em execução aquando da entrada em vigor deste Acordo, deverão ser avaliados tendo em vista uma possível revisão, em conformidade com as disposições deste Acordo.

CAPÍTULO 7

Certificação e supervisão

Artigo 19.º

Certificação e supervisão

1 — As Partes deverão assegurar que as suas NSA civis celebram instrumentos adequados para a cooperação em matéria de supervisão e vigilância dos ANSP no espaço aéreo do SW FAB e que as suas práticas estão harmonizadas.

2 — Os instrumentos, que estabeleçam as condições pormenorizadas do exercício dos direitos e obrigações das NSA civis nos termos deste artigo e prevejam a troca e difusão de informação relacionada com a segurança operacional, deverão ser transmitidos pelas NSA ao Conselho.

3 — As Partes deverão assegurar que os ANSP facilitam o trabalho de acompanhamento e verificação do cumprimento dos requisitos regulatórios pelas Partes e ou pelas suas NSA, conforme o caso. O que deverá incluir a prestação de todas as provas documentais relevantes que

demonstrem o cumprimento, a pedido das NSA, e a facilitação das inspeções e investigações das NSA.

4 — As Partes deverão reconhecer mutuamente as funções de supervisão das NSA da outra Parte, bem como os resultados dessas funções.

5 — A NSA civil que emitiu a certificação a um ANSP que preste serviços transfronteiriços no SW FAB deverá ter a seu cargo a supervisão desse ANSP, em estreita cooperação com a NSA civil da outra Parte em causa.

6 — As Partes podem permitir que um ANSP sem certificação preste serviços de navegação aérea, em todo ou numa parte do seu espaço aéreo aplicável, nos casos em que o prestador desses serviços os preste principalmente para outro tipo de circulação de aeronaves que não o tráfego aéreo geral (GAT).

CAPÍTULO 8

Designação

Artigo 20.º

Designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo e de serviços meteorológicos

1 — As Partes deverão criar um mecanismo comum para a designação conjunta dos prestadores de serviços de tráfego aéreo no SW FAB e das suas áreas de responsabilidade.

2 — Até que tal mecanismo comum seja criado, qualquer prestador de serviços de tráfego aéreo designado por uma Parte deverá ser considerado como tendo sido designado conjuntamente pelas Partes a partir da data da notificação da designação à outra Parte.

3 — Cada Parte deverá ter direito de revogar ou alterar a designação de um ou mais prestadores de serviços de tráfego aéreo para prestar serviços de tráfego aéreo em todo ou numa parte do seu espaço aéreo aplicável.

4 — As Partes deverão informar-se mutuamente sobre os direitos e as obrigações dos prestadores de serviços de tráfego aéreo e dos prestadores de serviços meteorológicos designados a nível nacional, bem como sobre qualquer alteração na sua certificação ou no respetivo estatuto jurídico.

5 — As Partes deverão em conjunto informar a Comissão Europeia e outros Estados-Membros sobre qualquer decisão tomada ao abrigo deste artigo relativamente à designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo e de prestadores de serviços meteorológicos no SW FAB.

6 — As Partes deverão assegurar a cooperação entre os prestadores de serviços de meteorologia aeronáutica. Cada Parte pode designar prestadores de serviços de meteorologia aeronáutica, em regime de exclusividade, em todo ou numa parte do espaço aéreo sob sua responsabilidade, devendo disso informar o Conselho.

CAPÍTULO 9

Cooperação civil e militar

Artigo 21.º

Coordenação civil e militar

1 — As Partes deverão assegurar a formalização dos mecanismos de consulta e coordenação, adequados, entre as autoridades civis e militares competentes e entre estas e

as partes interessadas relevantes sobre temas de interesse comum que afetem o SW FAB.

2 — Para a prestação de serviços transfronteiriços no espaço aéreo do SW FAB, as Partes deverão assegurar uma coordenação estreita entre ANSP civis e as autoridades militares.

Artigo 22.º

Utilização flexível do espaço aéreo

1 — As Partes deverão cooperar ao nível jurídico, operacional e técnico tendo em vista a aplicação eficiente e coerente do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, tendo em conta as necessidades civis e militares.

2 — As Partes deverão assegurar a conclusão de acordos comuns e a definição de procedimentos harmonizados entre os prestadores de serviços de tráfego aéreo civis e militares.

3 — As Partes deverão assegurar que as autoridades civis e militares coordenam a gestão estratégica, pré-tática e tática do espaço aéreo.

4 — Este Acordo não afeta o direito de cada uma das Partes aplicar o conceito de utilização flexível do espaço aéreo ao reservar, restringir ou de outro modo organizar volumes determinados de espaço aéreo que se estendam através do seu espaço aéreo aplicável, para utilização exclusiva ou específica dos utilizadores militares e ou aeronaves operadas como tráfego aéreo operacional.

CAPÍTULO 10

Desempenho

Artigo 23.º

Desempenho

1 — As Partes têm como objetivo elaborar e adotar um plano de desempenho conjunto para o SW FAB, consistente com os objetivos de desempenho fixados para toda a União Europeia, e um sistema de incentivos apropriado, tendo em conta as necessidades de segurança e defesa.

2 — No caso da adoção de uma decisão em prol da elaboração conjunta de um plano de desempenho ao nível do SW FAB, as Partes deverão acordar as disposições apropriadas relativas à elaboração do plano de desempenho, à definição de elementos e objetivos de desempenho, bem como à adoção, aplicação e monitorização do mesmo, tendo em conta as singularidades regionais das diferentes áreas pertencentes ao SW FAB.

3 — Até que um plano de desempenho comum seja elaborado, as Partes deverão assegurar a fixação, a partir dos respetivos Planos Nacionais de Desempenho para os Serviços de Navegação Aérea das Partes, de objetivos de desempenho conjuntos ao nível do SW FAB, bem como a sua transmissão, a título informativo, à Comissão Europeia.

CAPÍTULO 11

Tarifação

Artigo 24.º

Zonas de tarifação

1 — As Partes deverão esforçar-se por desenvolver e aplicar princípios de regulação da política de tarifação no SW FAB, comuns, tendo em conta a possibilidade de isenções nacionais.

2 — Entretanto, as Partes acordam por este meio que todas as zonas de tarifação existentes no espaço aéreo do SW FAB deverão manter-se até acordo em contrário das Partes.

CAPÍTULO 12

Acidentes e incidentes graves

Artigo 25.º

Investigação de segurança a acidentes e incidentes graves

1 — Cada Parte irá proceder a uma investigação de segurança às circunstâncias dos acidentes ou incidentes graves ocorridos no seu território e em áreas sob sua responsabilidade. Em caso de acidente ou incidente grave que envolva uma aeronave militar, deverão observar-se os regulamentos nacionais aplicáveis.

2 — Os órgãos ATS das Partes e as autoridades envolvidas deverão, a pedido da Parte na qual ocorreu o acidente ou incidente grave, dar-lhe os materiais necessários (por exemplo, registos de dados de radar, transcrições de gravações) e facultar-lhe o acesso aos mesmos, a fim de permitir a realização de uma investigação de segurança ao acidente ou incidente grave.

3 — Para permitir uma investigação eficaz e sem obstáculos, uma Parte deverá permitir que a outra Parte, que dirige a investigação, realize no seu território as investigações de segurança necessárias.

4 — Uma Parte deverá ter a oportunidade de nomear observadores para estarem presentes na investigação de segurança iniciada pela Parte em cujo território tenha ocorrido o acidente ou incidente grave.

Artigo 26.º

Notificação de acidentes e incidentes e difusão da informação

1 — As Partes deverão dispor de mecanismos adequados de notificação de acidentes e incidentes, em conformidade com as normas internacionais e europeias, e deverão fomentar um ambiente reforçado de reporte voluntário/cultura justa.

2 — No caso de ocorrência de um acidente ou incidente grave no SW FAB, a Parte que dirige a investigação de segurança, se identificar deficiências ao nível do SW FAB, deverá de imediato informar o Conselho.

3 — A Parte que dirige a investigação de segurança deverá, a pedido da outra Parte e nos termos da legislação nacional, facultar-lhe o relatório e as conclusões da investigação sobre a prestação de serviços de tráfego aéreo no SW FAB que sejam relevantes para a segurança de voo.

4 — Os relatórios de acidentes e incidentes apresentados por uma Parte à outra Parte deverão ser tratados com o mesmo nível de confidencialidade e sigilo que o que lhes é aplicável ao abrigo da legislação da Parte na qual foram originalmente elaborados.

CAPÍTULO 13

Planos de contingência

Artigo 27.º

Planos de contingência

1 — Os prestadores de serviços de navegação aérea designados pelas Partes deverão coordenar os seus pla-

nos de contingência para os serviços de navegação aérea prestados no SW FAB, estabelecendo, em particular, os procedimentos entre os órgãos ATS, os prestadores de serviços de meteorologia aeronáutica e as autoridades em causa. Os planos de contingência deverão ser desenvolvidos, entre outros, em conformidade com os requisitos do Céu Único Europeu e a legislação nacional.

2 — As Partes deverão criar instrumentos adequados para assegurar que os modos de contingência das operações não afetam a transferência fácil e flexível, entre os órgãos ATS, da responsabilidade pelos ATC.

CAPÍTULO 14

Responsabilidade civil

Artigo 28.º

Responsabilidade civil

1 — Em caso de dolo ou negligência, as Partes são responsáveis pelos danos causados por elas, por um dos seus agentes ou por qualquer outra pessoa, que atue em seu nome, no exercício de qualquer atividade ao abrigo deste Acordo.

2 — Em caso de dolo ou negligência, uma Parte pode intentar uma ação contra outra Parte para ser ressarcido de quaisquer custos incorridos em consequência dos danos causados por ela, por um dos seus agentes ou por qualquer outra pessoa, que atue em seu nome, no exercício de qualquer atividade ao abrigo deste Acordo.

3 — Salvo acordo em contrário das Partes, o Direito aplicável aos litígios emergentes de responsabilidade civil deverá ser o Direito interno da Parte na qual os danos foram causados.

CAPÍTULO 15

Disposições finais

Artigo 29.º

Relação com outras convenções internacionais

As disposições deste Acordo não prejudicam os direitos e as obrigações decorrentes de outras convenções internacionais, das quais as Partes sejam parte, designadamente da Convenção de Chicago.

Artigo 30.º

Consultas

As Partes podem, a qualquer momento, solicitar a realização de consultas sobre a aplicação deste Acordo.

Artigo 31.º

Solução de controvérsias

1 — Qualquer controvérsia relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo será, na medida do possível, solucionada através de negociações, por via diplomática.

2 — Se não for solucionada no prazo de seis meses, a controvérsia deverá ser submetida, a pedido de uma das partes na controvérsia, a um tribunal arbitral *ad hoc*.

3 — O tribunal arbitral será constituído por três árbitros, nomeados da seguinte forma:

a) Cada parte nomeará um árbitro no prazo de dois meses a contar da receção da notificação escrita solicitando a arbitragem;

b) Os dois árbitros assim nomeados designarão, em conjunto e no prazo de dois meses, um nacional de um terceiro Estado com quem ambas as partes mantenham relações diplomáticas, que será nomeado presidente do tribunal arbitral.

4 — Se o tribunal arbitral não for constituído no prazo de quatro meses a contar da receção da notificação escrita solicitando a arbitragem, qualquer uma das partes pode solicitar ao presidente do Tribunal Internacional de Justiça para que proceda às necessárias nomeações.

5 — Se o presidente do Tribunal Internacional de Justiça for nacional de umas das partes ou em caso de impedimento deste por qualquer outro motivo, dever-se-á solicitar ao membro que se segue na hierarquia do Tribunal, que não seja nacional de qualquer uma das Partes ou que não tenha qualquer outro impedimento, que proceda às nomeações.

6 — O tribunal arbitral define as suas regras de processo e profere as suas decisões em conformidade com o disposto neste Acordo e com o Direito Internacional aplicável.

7 — As decisões do tribunal arbitral são tomadas por maioria, sendo as suas decisões vinculativas para todas as Partes.

8 — Em caso de controvérsia relativa ao sentido e alcance de uma decisão, caberá ao tribunal arbitral interpretá-la a pedido de qualquer uma das Partes.

9 — Cada Parte deverá suportar as despesas com o respetivo árbitro, bem como com a adequada representação no processo perante o tribunal arbitral, incluindo honorários e despesas, sendo suportadas, em partes iguais, pelas Partes, as despesas relativas ao presidente e ao tribunal.

Artigo 32.º

Revisão

1 — Este Acordo pode ser objeto de revisão a pedido de uma das Partes ou mediante proposta do Conselho.

2 — As emendas estão sujeitas a ratificação, aceitação ou aprovação pelas Partes.

3 — As emendas entrarão em vigor nos termos do artigo 34.º deste Acordo.

4 — As Partes deverão informar a Comissão Europeia e, se necessário, os FAB adjacentes e os Estados vizinhos das emendas feitas a este Acordo.

Artigo 33.º

Adesão

1 — Este Acordo está aberto à adesão a partir da data em que entra em vigor.

2 — Os Estados que não sejam parte neste Acordo podem aderir a ele, apresentando um pedido ao Conselho através do ponto de contacto do SW FAB.

3 — A adesão deverá ser aceite por mútuo acordo das Partes.

4 — As condições de adesão e quaisquer ajustes daí resultantes para o presente Acordo deverão ser objeto de um acordo entre as Partes e o Estado requerente.

5 — As Partes e o Estado requerente deverão acordar um orçamento comum que cubra as despesas de adesão.

6 — O presente Acordo entrará em vigor para o Estado aderente 30 dias após a data de receção da notificação pelas Partes.

Artigo 34.º

Entrada em Vigor

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

2 — As Partes deverão informar a Comissão Europeia, os FAB adjacentes e os Estados vizinhos da entrada em vigor do presente Acordo e da data da entrada em operação do SW FAB.

Artigo 35.º

Suspensão

1 — Cada Parte pode suspender temporariamente, no todo ou em parte, a aplicação deste Acordo, por razões de ordem pública, saúde pública e segurança nacional.

2 — A suspensão deste Acordo, bem como o seu levantamento, deverão ser de imediato notificados, por escrito e por via diplomática, às Partes e à Comissão Europeia.

3 — A Parte que suspende este Acordo deverá empreender todos os esforços possíveis para levantar a suspensão, com a maior brevidade possível.

4 — A Parte que suspende este Acordo deverá suportar os custos resultantes de tal suspensão.

5 — As consequências financeiras resultantes da suspensão deverão ser determinadas num acordo especial entre as Partes.

Artigo 36.º

Retirada deste Acordo

1 — Cada Parte pode, a qualquer momento, deixar de ser Parte neste Acordo mediante notificação escrita por via diplomática da sua intenção de se retirar com uma antecedência mínima de 12 meses.

2 — A Parte que se retirar deverá suportar os custos resultantes dessa retirada.

3 — As consequências financeiras resultantes da retirada deverão ser determinadas num acordo especial entre as Partes.

4 — A Parte que se retirar deverá de imediato informar a Comissão Europeia, os FAB adjacentes e os Estados vizinhos da sua decisão de se retirar do SW FAB.

Artigo 37.º

Denúncia

1 — Este Acordo pode ser denunciado por acordo escrito entre as Partes, no qual as mesmas acordam na data a partir da qual o Acordo deixa de estar em vigor.

2 — As Partes deverão, em conjunto, determinar e distribuir os custos resultantes da denúncia deste Acordo.

3 — O Conselho do SW FAB deverá de imediato informar a Comissão Europeia, os FAB adjacentes e os Estados vizinhos da denúncia deste Acordo.

Artigo 38.º

Notificações

Todas as notificações ao abrigo do presente Acordo deverão ser efetuadas em inglês e por escrito, salvo acordo em contrário.

Artigo 39.º

Registo

Este Acordo deverá ser registado junto da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), em conformidade com o disposto no artigo 83.º da Convenção de Chicago.

Em fé do que, os abaixo-assinados, devidamente autorizados pelos respetivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito em Lisboa, a 17 de maio de 2013, em dois originais nas línguas portuguesa, castelhana e inglesa, cujos textos são igualmente autênticos.

Pela República Portuguesa:

Álvaro Santos Pereira, Ministro da Economia e do Emprego.

Pelo Reino de Espanha:

Ana Pastor, Ministra do Fomento.

ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA PORTUGUESA PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL BLOQUE FUNCIONAL DE ESPACIO AÉREO DEL SUROESTE (SW FAB)

Preámbulo

El Reino de España, y la República Portuguesa, en lo sucesivo denominados las «Partes» tomando en consideración la legislación de la Unión Europea relativa a la creación del cielo único Europeo, y en concreto el Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo, modificado por el Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004, (CE) n.º 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y sostenibilidad del sistema europeo de aviación, y el Reglamento (UE) n.º 176/2011 de la Comisión de 24 de febrero de 2011, sobre la información previa que debe facilitarse con miras al establecimiento y la modificación de un bloque funcional de espacio aéreo;

Considerando que mediante la creación del Bloque Funcional de Espacio Aéreo del Suroeste (en adelante, SW FAB), independientemente de las fronteras existentes, las Partes tienen por objeto optimizar la capacidad, eficacia y eficiencia de la red de gestión del tránsito aéreo, minimizar el impacto ambiental mientras se mantiene un alto nivel de seguridad y lograr en general resultados positivos para los intereses económicos públicos;

Reconociendo las obligaciones de las Partes como signatarias del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Reconociendo que las Partes deberán cumplir con las condiciones derivadas de los acuerdos regionales celebrados en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y con los acuerdos regionales existentes en la fecha de entrada en vigor del Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004, (CE) n.º 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y sostenibilidad del sistema europeo de aviación, en especial los relacionados con terceros países;

Reconociendo que la celebración de un Acuerdo entre los Estados con respecto a la creación de un bloque funcional de espacio aéreo no afectará al principio de que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo sobre su territorio ni a la capacidad de cada Estado de ejercer sus prerrogativas en materia de seguridad y defensa de su espacio aéreo nacional;

Reconociendo que las Autoridades Nacionales de Supervisión de cada Parte establecerán las disposiciones adecuadas para una estrecha cooperación mutua a fin de garantizar una supervisión adecuada de los proveedores de servicios de navegación aérea en el espacio aéreo del SW FAB;

Reconociendo la declaración de los Estados miembros de la Unión Europea sobre los aspectos militares relacionados con el cielo único Europeo (DO L 96/9, de 31.03.2004), junto con la salvaguardia de los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa de los Estados miembros de la UE como se indica en el artículo 13 del Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único Europeo, modificado por el Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo del 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004, (CE) n.º 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y sostenibilidad del sistema europeo de aviación;

Reconociendo las obligaciones de las Partes como integrantes de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN);

Reconociendo que la creación del Bloque Funcional de Espacio Aéreo Suroeste implica necesariamente una cooperación más estrecha con los proveedores de servicios de navegación aérea y una mejor y creciente prestación transfronteriza de los servicios de navegación aérea;

Teniendo presente el Memorando de Entendimiento entre el Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC IP), la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal — EPE y la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), firmado el 17 de marzo de 2009 en Ámsterdam;

Teniendo presente el Acuerdo de Cooperación de las Autoridades Nacionales civiles de Supervisión (NSA) española y portuguesa para el desarrollo conjunto de funciones de las autoridades nacionales de supervisión en el marco del cielo único Europeo firmado el 25 de febrero de 2010, en Madrid; y el Acuerdo entre las Autoridades Nacionales de Supervisión de la República Portuguesa y el Reino de España relativo al establecimiento del SW FAB, firmado el 17 de mayo de 2012, en Madrid;

Teniendo presente el actual marco de cooperación entre los dos principales proveedores de servicios de tránsito aéreo, la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) y Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal — E. P. E., basado en el Memorandum de Cooperación firmado el 16 de mayo de 2001 en Madrid, y el Acuerdo Marco para el establecimiento del Bloque Funcional de Espacio Aéreo del Suroeste, entre la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) y Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal — E. P. E., firmado el 18 de junio de 2012 en Madrid;

Teniendo presente el marco establecido entre el Ejército del Aire español y la Fuerza Aérea Portuguesa en el

“Protocolo de Cooperación entre el Ministerio de Defensa del Reino de España y el Ministerio de Defensa Nacional de la República Portuguesa”, firmado el 26 de octubre de 1998 en Lisboa, el “Acuerdo Técnico de cooperación y apoyo mutuo entre el Sistema de Defensa Aérea del Reino de España y la República Portuguesa”, firmado el 5 de mayo de 1997 en Lisboa, y el 13 de mayo de 1997 en Madrid, y el “Acuerdo Técnico sobre la facilitación mutua del sobrevuelo y aterrizaje de aviones militares del Reino de España y la República Portuguesa”, firmado el 4 de noviembre de 2004 en Madrid, y el 24 de noviembre de 2004 en Lisboa;

Teniendo presente el Acuerdo para el Establecimiento del Bloque Funcional Aéreo Suroeste (SW FAB) entre el Instituto de Meteorología, I. P., Portugal, actualmente denominado Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P., y la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), firmado el 15 de junio de 2012 en Lisboa y el 20 de junio de 2012 en Madrid;

Teniendo en cuenta la declaración conjunta entre el Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC, I. P.), y la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), sobre la iniciativa SW FAB, firmada el 17 de mayo de 2012 en Madrid;

Considerando que el objetivo de este Acuerdo es la creación de un marco jurídico adecuado de alto nivel para el FAB que permita los acuerdos y disposiciones necesarios para la ejecución y el día a día de las operaciones en el SW FAB y su utilización por los socios del SW FAB para el logro de los objetivos acordados y los beneficios esperados del mismo;

Considerando que el SW FAB cubre el espacio aéreo que está bajo la responsabilidad de las Partes en la región OACI-EUR y, además, en el caso del Reino de España, la particularidad del espacio aéreo bajo su responsabilidad dentro de la Región AFI de OACI (Región África — Océano Índico) y teniendo en cuenta también la necesidad de garantizar el éxito de la integración de los flujos de tráfico con el Atlántico Norte y el Atlántico Sur;

Considerando las diferencias entre los bloques operacionales de espacio aéreo SW FAB así como su variedad desde el punto de vista operativo y técnico;

Considerando que la Región de Información de Vuelo (FIR) de Santa María (FIR de Santa María) cubre espacio aéreo oceánico fuera de la región OACI-EUR, la República Portuguesa se reserva el derecho de examinar las implicaciones de una eventual integración de la FIR de Santa María en el SW FAB, pero continuará alentando a los proveedores de servicios de navegación aérea a optimizar la capacidad y eficiencia con esta FIR y todos los niveles de vuelo en el espacio aéreo SW FAB en las iniciativas operativas y técnicas, así como desde el punto de vista de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM); y

Teniendo como objetivo la creación de la base jurídica e institucional para el establecimiento del SW FAB entre las Partes;

Las Partes acuerdan lo siguiente:

CAPÍTULO 1

Principios generales

Artículo 1

Objeto y alcance del Acuerdo

1 — Las Partes convienen en establecer un bloque funcional de espacio aéreo del suroeste (SW FAB).

2 — El presente Acuerdo tendrá en cuenta, en particular, la necesidad de una coordinación permanente entre las Partes y el desarrollo potencial continuado del SW FAB con posterioridad a su creación.

3 — Este Acuerdo no crea una organización internacional con personalidad jurídica internacional.

4 — Este Acuerdo define los derechos y obligaciones de las Partes relativas a la creación del SW FAB.

5 — Este Acuerdo define las condiciones generales y de gobernanza conforme a las cuales las Partes tienen que garantizar la gestión del tráfico aéreo y la prestación de servicios de navegación aérea en el espacio aéreo SW FAB.

6 — El presente Acuerdo no afectará a las obligaciones de los Estados respecto al servicio de búsqueda y rescate. Las disposiciones del presente Acuerdo se aplicarán sin perjuicio de las competencias de las Partes relativas a los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa.

7 — El presente Acuerdo no afectará a las relaciones relativas a la propiedad y el control entre proveedores de servicios de navegación aérea.

8 — Las siguientes materias son reservadas por cada Parte y no están sujetas a este Acuerdo:

- a) La soberanía;
- b) las aeronaves de Estado con arreglo al artículo 3 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre 1944;
- c) la seguridad nacional y la defensa, incluidas la formación y cualesquiera otras actividades operacionales;
- d) las operaciones de búsqueda y rescate;
- e) los aspectos de propiedad y control de los proveedores de servicios de navegación aérea; y
- f) la participación de una de las Partes sin la otra en cualquier otro FAB.

Artículo 2

Definiciones

1 — A los efectos de este Acuerdo:

a) «Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP)» significa cualquier entidad pública o privada que proporcione servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general;

b) «Servicios de Navegación Aérea (ANS)» son los servicios de tránsito aéreo, de comunicación, navegación y vigilancia, los servicios meteorológicos para la navegación aérea y los servicios de información aeronáutica;

c) «Servicio de Control de Tráfico Aéreo (ATC)» significa un servicio prestado con el fin de:

i) Prevenir colisiones:

Entre aeronaves; y

En el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos; y

ii) Acelerar y mantener el flujo ordenado del tránsito aéreo.

d) «Gestión del Tránsito Aéreo (ATM)» es la agrupación de las funciones a bordo y de tierra (servicios de tránsito aéreo, gestión del espacio aéreo y la gestión de afluencia del tránsito aéreo) necesarias para garantizar el movimiento seguro y eficiente de las aeronaves durante todas las fases de las operaciones;

e) «Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)» se refiere a los servicios de información de vuelo, de alerta, servicios de asesoramiento sobre tránsito aéreo y servicios de control del tráfico aéreo (ATC) (servicios de control de área, aproximación y aeródromo);

f) «Unidad de Servicios de Tránsito Aéreo (dependencia ATS)» es la dependencia, civil o militar, responsable de prestar servicios de tránsito aéreo;

g) «Espacio aéreo aplicable» significa, con respecto a cada Parte, el espacio aéreo bajo la responsabilidad de la misma y determinado por ésta como parte del SW FAB;

h) «Convenio de Chicago», significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:

i) Cualquier modificación del mismo que haya sido ratificada por las Partes y haya entrado en vigor con arreglo a la letra a) del artículo 94 del Convenio, y

ii) Cualquier Anexo o enmienda del mismo adoptados con arreglo al artículo 90 del Convenio, en la medida en que las normas internacionales contempladas en el artículo 37 del mismo, en dicho Anexo o enmienda, sean en cualquier momento dado, de aplicación para ambas Partes;

i) «Parte» significa el Reino de España o la República Portuguesa, así como cualquier otro Estado que se adhiera a este Acuerdo, según lo establecido en su artículo 33;

j) «Espacio aéreo transfronterizo» significa una estructura del espacio aéreo que se extiende a través de las fronteras nacionales y/o los límites de las regiones de información de vuelo;

k) «Servicios Transfronterizos» significa cualquier situación en la que, en un Estado miembro, los servicios de navegación aérea se prestan por un proveedor de servicios certificado en otro Estado miembro;

l) «Delegación de servicios de tránsito aéreo» se refiere a la delegación de un Estado (el Estado que delega) en otro Estado (el Estado proveedor) de la responsabilidad de prestar servicios de tránsito aéreo en una parte del espacio aéreo que se extiende sobre los territorios del primero;

m) «Bloque de espacio aéreo funcional (FAB)» es un bloque de espacio aéreo basado en requisitos operativos y establecido con independencia de las fronteras de los Estados, donde la prestación de servicios de navegación aérea y las funciones conexas están basadas en el rendimiento y optimizadas con el fin de introducir, en cada bloque funcional de espacio aéreo, una mayor cooperación entre los proveedores de servicios de navegación aérea;

n) «Tráfico aéreo general (GAT)» se refiere a todos los movimientos de aeronaves civiles, así como todos los movimientos de las aeronaves de Estado (incluidas las militares, de aduanas y policía), cuando dichos movimientos se llevan a cabo de conformidad con los procedimientos de OACI;

o) «Servicios Meteorológicos (MET)» son las instalaciones y servicios que proporcionan a las aeronaves pronósticos, informes y observaciones meteorológicas, así como cualquier otra información y datos meteorológicos proporcionados por los Estados para uso aeronáutico;

p) «Autoridad Nacional de Supervisión (NSA)» es el organismo u organismos designados por las Partes para asumir las tareas asignadas al mismo (o a los mismos), de conformidad con el apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004, modificado por el Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo

y del Consejo de 21 de octubre de 2009, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo;

q) «Circulación Aérea Operativa (OAT)» se refiere a todos los vuelos que no cumplen con las disposiciones establecidas para el tránsito aéreo general (GAT) y para las cuales, las normas y procedimientos han sido especificados por las autoridades nacionales competentes;

r) «Partes Interesadas» son los terceros países contiguos al SW FAB, los usuarios o grupos de usuarios del espacio aéreo y los órganos de representación de personal pertinentes, así como los proveedores de servicios de navegación aérea contiguos a los del SW FAB, los operadores aeroportuarios y los fabricantes;

s) «Espacio aéreo SW FAB» es el espacio aéreo que abarca el espacio aéreo aplicable de cada Parte; y

t) «Territorio» significa las áreas terrestres, las aguas territoriales adyacentes a ellas y el espacio aéreo sobre el cual una Parte ejercita su derecho de soberanía, de acuerdo con el derecho internacional.

Artículo 3

Objetivos del SW FAB

Los objetivos del SW FAB son lograr un rendimiento óptimo en las áreas relacionadas con la seguridad operativa, la sostenibilidad ambiental, la capacidad, la rentabilidad, la eficiencia y también la eficacia de vuelo de las misiones militares, a través del diseño del espacio aéreo y la organización de la gestión del tráfico aéreo en el espacio aéreo afectado, con independencia de las fronteras existentes.

Artículo 4

Espacio Aéreo del SW FAB

1 — Con respecto al espacio aéreo bajo su responsabilidad para la prestación de servicios de navegación aérea, las Partes se comprometen a establecer un Bloque Funcional de Espacio Aéreo en el espacio aéreo aplicable de cada Parte (en adelante espacio aéreo SW FAB) constituido por:

- a) FIR Lisboa (FL245/UNL);
- b) UIR Madrid (FL245/UNL);
- c) UIR Barcelona (FL245/UNL); y
- d) UIR Canarias (FL245/UNL).

2 — Cualquier modificación o alteración de la delimitación del espacio aéreo SW FAB será acordada por las Partes y entrará en vigor conforme a lo previsto en el artículo 32 del presente Acuerdo.

3 — Las Partes comunicarán a la Comisión Europea las modificaciones realizadas, siguiendo el proceso establecido en el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 176/2011 de la Comisión de 24 de febrero de 2011, sobre la información previa que debe facilitarse con miras al establecimiento y la modificación de un bloque funcional de espacio aéreo.

4 — Las Partes garantizarán, si están de acuerdo en modificar o alterar el espacio aéreo SW FAB, que se han establecido los acuerdos y medidas transitorias adecuadas.

5 — Con referencia a la FIR Santa María, la República Portuguesa decidirá sobre su inclusión en el espacio aéreo SW FAB no más tarde del 31 de diciembre de 2014.

Artículo 5

Soberanía

El presente Acuerdo se aplicará sin perjuicio de la soberanía de las Partes sobre el espacio aéreo por encima de sus respectivos territorios.

Artículo 6

Seguridad y Defensa

1 — El presente Acuerdo se aplicará sin perjuicio de los respectivos intereses nacionales de las Partes en materia de seguridad y defensa.

2 — Este Acuerdo no impedirá la aplicación por una Parte de las medidas que sean necesarias para salvaguardar los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa.

3 — Siempre que la aplicación del presente Acuerdo afecte negativamente a su funcionamiento seguro y eficiente, cada Parte tendrá derecho a salvaguardar las operaciones de seguridad y defensa, formación y otras actividades de su Tráfico Aéreo Operacional de conformidad con su legislación interna.

Artículo 7

Materias Reservadas

1 — Todas las cuestiones relativas a las relaciones con terceros, referidas al espacio aéreo internacional de la Región NAT de la OACI bajo la jurisdicción de la República Portuguesa, serán de competencia exclusiva de la República Portuguesa.

2 — Todas las cuestiones relativas a las relaciones con terceros, referidas a la región AFI del SW FAB bajo la jurisdicción del Reino de España, serán de competencia exclusiva del Reino de España.

CAPÍTULO 2

Seguridad operativa

Artículo 8

Seguridad Operativa del SW FAB

1 — Las Partes se comprometen a cooperar y tomar las medidas apropiadas para garantizar que el SW FAB se establece y gestiona de forma segura.

2 — Las Partes garantizarán conjuntamente el establecimiento y desarrollo de una política común de seguridad operativa en el SW FAB.

CAPÍTULO 3

Órganos y funcionamiento

Artículo 9

Órganos del SW FAB

1 — El SW FAB estará compuesto por los siguientes órganos:

- a) el Consejo;
- b) el Comité de Autoridades de Supervisión; y
- c) la Junta Operativa.

2 — Los órganos antes mencionados carecen de personalidad jurídica.

Artículo 10

Consejo

1 — El Consejo se establece como un órgano de decisión conjunta a los efectos de la aplicación, operación y desarrollo ulterior de este Acuerdo.

2 — El Consejo está integrado por los siguientes representantes de cada Parte:

- a) Un representante de la autoridad responsable de la aviación civil; y
- b) Un representante de la autoridad responsable de la aviación militar.

3 — Previa invitación del Consejo, representantes del Comité de Autoridades de Supervisión y de la Junta Operativa, así como otros participantes, podrán asistir a las reuniones del Consejo en calidad de observadores.

4 — El Consejo estará presidido alternativamente por el representante designado por cada Parte, en períodos anuales.

5 — El Presidente del Consejo designará el punto de contacto (PoC) del SW FAB durante este período.

6 — Las decisiones del Consejo se adoptarán por unanimidad.

7 — Las decisiones del Consejo entrarán en vigor dos meses después de la fecha de su adopción, a menos que se acuerde otra cosa.

8 — Si, dentro de este período, una Parte informa a la otra Parte de que la decisión sólo se puede aplicar previa autorización de sus autoridades nacionales, la decisión se hará efectiva un día después de que la Parte en cuestión haya informado a la otra de que se ha obtenido la autorización de sus autoridades nacionales.

9 — Las normas de procedimiento, aprobadas por el Consejo en su primera reunión, establecerán las disposiciones necesarias, en particular, para la convocatoria de reuniones, el envío previo del orden del día, el nombramiento y duración del mandato del Presidente y la posibilidad de tomar decisiones por correspondencia.

10 — El Consejo se reunirá, por invitación de su Presidente, al menos dos veces al año y siempre que resulte necesario. Cada Parte tendrá derecho a solicitar la convocatoria de una reunión.

Artículo 11

Funciones del Consejo

1 — Con el fin de cumplir los compromisos de las Partes derivados del presente Acuerdo, el Consejo regirá el SW FAB y, entre otras cosas, deberá tomar decisiones para:

a) Definir la política y los objetivos estratégicos para el desarrollo del SW FAB, evaluar los resultados alcanzados en términos de rendimiento y tomar las medidas apropiadas si es necesario;

b) Garantizar la aplicación de este Acuerdo y examinar los progresos en el cumplimiento de los objetivos del SW FAB;

c) Garantizar que el SW FAB se establezca, desarrolle y gobierne de acuerdo con todos los requisitos aplicables establecidos en la normativa del cielo único Europeo y la legislación nacional de cada Parte;

d) Definir las líneas generales de la coordinación civil y militar;

e) Definir las modalidades de la cooperación en la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo;

f) Apoyar la armonización de las normas y procedimientos relevantes;

g) Aprobar la política de seguridad operativa común del SW FAB propuesta por el Comité de Autoridades de Supervisión;

h) Acordar la política común de gestión del espacio aéreo para el SW FAB;

i) Facilitar el proceso de designación conjunta de los proveedores de servicios de navegación aérea, estableciendo las bases para la creación de los mecanismos de designación conjunta;

j) Garantizar el desarrollo y la coordinación de los planes de contingencia en el espacio aéreo SW FAB;

k) Adoptar sus propias normas de procedimiento y mandato y aprobar las normas de procedimiento y mandato del Comité de Autoridades de Supervisión, la Junta Operativa y el Foro de Consulta de las Partes Interesadas;

l) Garantizar la coordinación del SWFAB con los bloques funcionales de espacio aéreo adyacentes;

m) Coordinar las posturas de las Partes con respecto a la aplicación de los acuerdos internacionales relativos a la labor de la OACI, de EUROCONTROL, de la Comisión Europea, de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y de cualquier otra organización internacional en el ámbito de la navegación aérea;

n) Garantizar la consulta con las partes interesadas del SW FAB cuando proceda, a través del Foro de Consulta de las Partes Interesadas;

o) Proponer enmiendas al presente Acuerdo;

p) Aprobar las propuestas de los Comités y Grupos de Trabajo establecidos conforme a este Acuerdo; y

q) Aprobar el informe anual del SW FAB elaborado por la Junta Operativa, teniendo también en cuenta las opiniones expresadas por el Comité de Autoridades de Supervisión respecto al borrador del informe anual.

2 — El Consejo podrá aprobar la creación de otros Comités y Grupos de Trabajo.

3 — Los Comités y Grupos de Trabajo estarán integrados por los representantes civiles y/o militares designados por las Partes.

4 — A invitación de los Comités y Grupos de Trabajo, podrán asistir a sus reuniones otros participantes en calidad de observadores.

Artículo 12

Foro de Consulta de las Partes Interesadas

1 — El Foro de Consulta de las Partes Interesadas se establecerá como órgano consultivo del Consejo y se reunirá al menos una vez al año.

2 — El papel de este órgano será únicamente asesorar al Consejo sobre la aplicación del SW FAB, cuando sea necesario.

3 — Las Partes Interesadas del SW FAB serán invitadas al Foro de Consulta de las Partes Interesadas.

4 — El Presidente del Consejo presidirá el Foro de Consulta de las Partes Interesadas.

Artículo 13

Comité de Autoridades de Supervisión

1 — El Comité de Autoridades de Supervisión estará compuesto por un representante de cada NSA, incluyendo a las autoridades militares, si no están establecidas como NSA, y a las autoridades meteorológicas aeronáuticas de supervisión de las Partes.

2 — El Comité de Autoridades de Supervisión será presidido alternativamente, en períodos anuales, por el representante de la NSA civil responsable del ATS de una de las Partes y copresidido por el representante de la NSA civil responsable del ATS de la otra Parte.

3 — El Comité de Autoridades de Supervisión deberá abordar todos los asuntos relacionados con la supervisión, el rendimiento y la armonización del SW FAB y ejecutará otras tareas que le encomiende el Consejo.

4 — El Comité de Autoridades de Supervisión ayudará al Consejo, en particular en materia de aplicación de los artículos 15, 19, 23 y 24.

5 — El Comité de Autoridades de Supervisión informará al Consejo sobre cuestiones relacionadas con los apartados anteriores y en particular sobre:

a) la implementación y la consecución de los objetivos de rendimiento, y

b) la coordinación de la aplicación de los planes de rendimiento entre las Partes.

6 — El Comité de Autoridades de Supervisión propondrá al Consejo la creación de sus grupos de trabajo y comités.

7 — El Comité de Autoridades de Supervisión presentará, para la aprobación por el Consejo, sus normas de procedimiento para su funcionamiento y mandato.

Artículo 14

Junta Operativa

1 — La Junta Operativa se establecerá para gestionar el funcionamiento técnico y operativo del SW FAB.

2 — La Junta Operativa estará compuesta por:

Un representante del proveedor de ATS en ruta de cada Parte;

Un representante militar designado por cada Parte; y

Un representante de los proveedores de servicios meteorológicos aeronáuticos de cada Parte.

Podrán también asistir a sus reuniones como observadores otros participantes por invitación de la Junta Operativa, que deberá informar previamente de ello al Consejo, de conformidad con la letra k) del apartado 4 de este artículo.

3 — La Junta Operativa estará presidida alternativamente, en períodos anuales, por el representante del proveedor de ATS en ruta de cada Parte.

4 — La Junta Operativa deberá:

a) Garantizar la aplicación de las políticas y objetivos definidos por el Consejo;

b) Asegurar la cooperación entre los proveedores de servicios de tránsito aéreo en ruta con objeto de obtener una mejor y creciente prestación de servicios de tráfico aéreo transfronterizo;

c) Apoyar al Gestor de Red en el desarrollo y las actividades en curso del Plan Estratégico de Red y el Plan de Operaciones de Red;

- d) Velar por el desarrollo de la coordinación civil y militar;
- e) Proponer al Consejo las modalidades de cooperación en la gestión del espacio aéreo, incluida la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo;
- f) Garantizar la coordinación operativa del SW FAB con los bloques funcionales de espacio aéreo adyacentes;
- g) Proponer, desarrollar y aplicar un Plan Común para el Desarrollo de Proyectos en el ámbito del SW FAB, que debe ser aprobado por el Consejo;
- h) Preparar y coordinar el informe anual del SW FAB;
- i) Proponer y definir una política común de gestión del espacio aéreo que deberá ser aprobada, además, por el Consejo;
- j) asesorar al Consejo sobre la aplicación de este Acuerdo y, en particular de los artículos 16, 17, 18, 21 y 22; e
- k) Informar al Consejo.

5 — La Junta Operativa propondrá al Consejo la creación de sus grupos de trabajo y comités.

6 — La Junta Operativa deberá presentar sus normas de procedimiento para su funcionamiento y su mandato para aprobación por el Consejo.

CAPÍTULO 4

Armonización

Artículo 15

Armonización de normas, estándares y procedimientos

1 — Las Partes deberán, cuando sea posible, garantizar sinergias en la regulación y enfoques coherentes con respecto a las normas, estándares y procedimientos aplicados en el ámbito del SW FAB.

2 — Hasta que se hayan establecido las normas y procedimientos armonizados contemplados en el apartado 1, se aplicarán las normas y procedimientos de la Parte en la que se presta el servicio de navegación aérea.

3 — Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, y con respecto a la prestación de los servicios de navegación aérea en el espacio aéreo transfronterizo, serán de aplicación las normas, estándares y procedimientos nacionales en la Parte que certificó al ANSP que preste los servicios de navegación aérea.

CAPÍTULO 5

Espacio aéreo

Artículo 16

Diseño y Gestión del Espacio Aéreo SW FAB

1 — Las Partes asegurarán la coordinación del diseño y gestión de un espacio aéreo SW FAB sin fisuras, así como la aplicación de la gestión coordinada de capacidad y afluencia del tránsito aéreo (ATFM), teniendo en cuenta los procesos de colaboración internacional, los aspectos y requisitos de la seguridad y la defensa nacionales, independientemente de las fronteras existentes.

2 — Las Partes garantizarán, en particular:

a) El desarrollo de la política común de gestión del espacio aéreo, en estrecha cooperación entre las autoridades civiles y militares;

b) La armonización de la estructura del espacio aéreo SW FAB para facilitar un espacio aéreo sin fisuras;

c) El diseño de la estructura del espacio aéreo SW FAB según los flujos principales de tráfico, asegurando una óptima utilización del espacio aéreo y garantizando también la efectividad de la misión militar;

d) El examen conjunto de las modificaciones relativas al espacio aéreo SW FAB y que afecten al rendimiento a nivel de SW FAB, y

e) El establecimiento coordinado de las zonas transfronterizas y el cumplimiento de las disposiciones relativas a la delegación de ATS entre los proveedores de servicios de tránsito aéreo.

3 — Las Partes garantizarán la colaboración civil y militar en los procesos de toma de decisiones cooperativas (CDM) que se emprendan con el Gestor de Red, mediante:

a) La formulación de puntos de vista consolidados relacionados con las funciones de red;

b) El apoyo a la revisión del plan europeo de red de rutas;

c) El apoyo a la revisión del plan europeo de mejora de la red de rutas; y

d) La ejecución de las medidas aplicables derivadas de estos planes relacionados con la red.

CAPÍTULO 6

Prestación de servicios de navegación aérea

Artículo 17

Prestación de Servicios de Navegación Aérea y Funciones

1 — Se prestarán las siguientes funciones y servicios de navegación aérea en el SW FAB:

a) Servicios de Tránsito Aéreo (ATS);

b) Servicios de comunicación, navegación y vigilancia (CNS);

c) Servicios meteorológicos (MET);

d) Servicios de Información Aeronáutica (AIS);

e) Gestión del Espacio Aéreo (ASM); y

f) Gestión de la Afluencia de Tránsito Aéreo (ATFM).

2 — Las Partes fomentarán la estrecha cooperación entre los proveedores de servicios de navegación aérea y la celebración de acuerdos por escrito con respecto a disposiciones operacionales y técnicas de relevancia para la prestación de dichos servicios dentro del SW FAB.

3 — Las Partes se esforzarán por lograr sistemas técnicos armonizados e interoperables con un despliegue rentable de las infraestructuras para la prestación de los servicios de gestión del tránsito aéreo y de las comunicaciones, navegación, vigilancia y servicios meteorológicos por los proveedores de servicios de navegación aérea civil y militar.

4 — Las Partes cooperarán en el campo de la información aeronáutica y coordinarán la prestación de los servicios de información aeronáutica.

5 — Las Partes, a través de los correspondientes proveedores de servicios de navegación aérea, velarán por la transferencia fluida y flexible de la responsabilidad del control del tráfico aéreo entre dependencias de ATS.

6 — En caso de acuerdos escritos o disposiciones legales equivalentes entre los proveedores de servicios de navegación aérea de las Partes del SW FAB y otros proveedores de servicios de navegación aérea de los Estados vecinos, la Parte interesada velará por que los acuerdos escritos no afecten a este Acuerdo y se comuniquen al Consejo.

Artículo 18

Prestación de Servicios de Navegación Aérea Transfronterizos

1 — La Junta Operativa, basándose en las necesidades operativas, podrá proponer al Consejo, previa ratificación por el Comité de Autoridades de Supervisión, el establecimiento de un espacio aéreo transfronterizo dentro del espacio aéreo SW FAB. La decisión del Consejo será aplicable después de su aprobación por cada Parte siguiendo las respectivas normas y procedimientos nacionales.

2 — En el espacio aéreo transfronterizo establecido de conformidad con el apartado 1 anterior, los servicios de navegación aérea se prestarán sobre la base de acuerdos específicos por escrito celebrados entre los ANSP designados, que hayan sido aprobados por el Comité de Autoridades de Supervisión.

3 — Las Partes garantizarán que sus NSA celebren los acuerdos adecuados para la supervisión de los servicios de navegación aérea prestados en el espacio aéreo transfronterizo establecido.

4 — Los acuerdos existentes entre los ANSP para la prestación de servicios de navegación aérea en los espacios aéreos transfronterizos establecidos que se encuentren operativos en la fecha de la entrada en vigor del presente Acuerdo, serán evaluados para su posible revisión con arreglo a las disposiciones establecidas en el presente Acuerdo.

CAPÍTULO 7

Certificación y supervisión

Artículo 19

Certificación y Supervisión

1 — Las Partes garantizarán que sus NSA civiles celebren los acuerdos adecuados para la cooperación en la supervisión y vigilancia de los ANSP en el espacio aéreo SW FAB y que sus prácticas estén armonizadas.

2 — Las disposiciones que establecen las condiciones detalladas para el ejercicio de los derechos y obligaciones de las NSA civiles en virtud de este artículo, y para el intercambio y difusión de información relacionada con la seguridad operativa, deberán ser comunicadas por las NSA al Consejo.

3 — Las Partes garantizarán que los ANSP facilitan la labor de las Partes y/o sus NSA, según sea el caso, en el seguimiento y verificación del cumplimiento de los requisitos reglamentarios. Ello incluirá proporcionar, a petición de las NSA, todas las pruebas documentales pertinentes que demuestren el cumplimiento y facilitar las inspecciones e investigaciones de las NSA.

4 — Las Partes reconocerán mutuamente las tareas de supervisión de las NSA de la otra Parte y sus resultados.

5 — La NSA civil que emitió la certificación a un ANSP que proporcione servicios transfronterizos en el SW FAB, estará a cargo de la supervisión de ese ANSP, en estrecha colaboración con la NSA civil de la otra Parte interesada.

6 — Las Partes podrán permitir la prestación de servicios de navegación aérea en la totalidad o parte de su espacio aéreo aplicable a los ANSP sin certificación, en caso de que el proveedor de esos servicios los preste principalmente para el movimiento de aeronaves distintas del tránsito aéreo general.

CAPÍTULO 8

Designación

Artículo 20

Designación de Proveedores de Servicios de Tránsito Aéreo y Servicios Meteorológicos

1 — Las Partes establecerán un mecanismo común para la designación conjunta de los proveedores de servicios de tráfico aéreo en el SW FAB y sus áreas de responsabilidad.

2 — Hasta que se haya establecido un mecanismo común, cualquier proveedor de servicios de tráfico aéreo designado por una Parte se considerará designado conjuntamente por las Partes a partir de la fecha de notificación de la designación a la otra Parte.

3 — Cada Parte tendrá derecho a revocar o modificar, total o parcialmente, la designación de uno o más proveedores de servicios de tráfico aéreo para proporcionar dichos servicios en su espacio aéreo aplicable.

4 — Las Partes se informarán mutuamente sobre los derechos y obligaciones de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados y los proveedores de servicios meteorológicos a nivel nacional y de cualquier cambio en su certificación o su situación jurídica.

5 — Las Partes informarán conjuntamente a la Comisión Europea y a otros Estados miembros de cualquier decisión adoptada en virtud del presente artículo, relativa a la designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo y proveedores de servicios meteorológicos en el SW FAB.

6 — Las Partes garantizarán la cooperación entre los proveedores de servicios meteorológicos aeronáuticos. Cada Parte podrá designar a los proveedores de los servicios meteorológicos aeronáuticos en régimen de exclusividad en la totalidad o en parte del espacio aéreo bajo su responsabilidad, e informar al Consejo de ello.

CAPÍTULO 9

Cooperación civil y militar

Artículo 21

Coordinación Civil y Militar

1 — Las Partes garantizarán que se formalizan los mecanismos apropiados de consulta y coordinación entre las autoridades civiles y militares competentes y entre estas autoridades y las partes interesadas sobre temas de interés común que afectan al SW FAB.

2 — Para la prestación de servicios transfronterizos en el espacio aéreo SW FAB, las Partes garantizarán una estrecha coordinación entre los ANSP civiles y las autoridades militares.

Artículo 22

Utilización Flexible del Espacio Aéreo

1 — Las Partes deberán cooperar en el ámbito jurídico, operativo y técnico para la aplicación eficiente y coherente del concepto de utilización flexible del espacio aéreo, teniendo en cuenta tanto las necesidades civiles como las militares.

2 — Las Partes garantizarán que se establecen acuerdos comunes y procedimientos armonizados entre los proveedores de servicios de tránsito aéreo civiles y militares.

3 — Las Partes se asegurarán de que las autoridades civiles y militares coordinan a nivel estratégico, pre-táctico y táctico la gestión del espacio aéreo.

4 — El presente Acuerdo no afectará al derecho de cada Parte de aplicar el concepto de utilización flexible del espacio aéreo a la hora de reservar, restringir u organizar de otro modo los volúmenes determinados del espacio aéreo que se extiendan a través de su espacio aéreo aplicable, para el uso exclusivo o específico de los usuarios militares y/o aeronaves operadas como Circulación Aérea Operativa.

CAPÍTULO 10

Rendimiento

Artículo 23

Rendimiento

1 — Las Partes se proponen elaborar y adoptar un Plan de Rendimiento Conjunto para el SW FAB en consonancia con los objetivos de rendimiento para el conjunto de la Unión Europea y un sistema de incentivos apropiado, teniendo en cuenta las necesidades de seguridad y defensa.

2 — En el caso de que se adopte la decisión para la elaboración conjunta de un plan de rendimiento del SW FAB, las Partes se pondrán de acuerdo sobre las disposiciones apropiadas relativas a la elaboración, elementos y definición de objetivos de rendimiento, y la adopción, ejecución y seguimiento del plan de rendimiento, teniendo en cuenta las singularidades regionales de las diferentes áreas pertenecientes al SW FAB.

3 — Hasta el momento en que se elabore un plan de rendimiento conjunto, las Partes garantizarán que se determinen objetivos de rendimiento agregados a nivel del SW FAB a partir de los respectivos planes nacionales de rendimiento para los servicios de navegación aérea de las Partes y que se comuniquen, a efectos informativos, a la Comisión Europea.

CAPÍTULO 11

Tarifas

Artículo 24

Zonas de Tarificación

1 — Las Partes se esforzarán por desarrollar y aplicar principios comunes que rijan la política de tarificación en el SW FAB, teniendo en cuenta la posibilidad de exenciones nacionales.

2 — Mientras tanto, las Partes concluyen y aceptan por el presente que todas las zonas existentes de tarificación dentro del espacio aéreo SW FAB, permanecerán en vigor hasta que se acuerde otra cosa por las Partes.

CAPÍTULO 12

Accidentes e incidentes graves

Artículo 25

Investigación de seguridad de Accidentes e Incidentes Graves

1 — Una Parte iniciará una investigación de seguridad sobre las circunstancias de los accidentes o incidentes graves que ocurran en su territorio y en las áreas bajo su responsabilidad. En el caso de que esté implicado un avión militar en accidentes o incidentes graves, se observarán los reglamentos nacionales aplicables.

2 — Cuando así se solicite, se facilitará y dará acceso a la Parte en que se produjo el accidente o incidente grave a los materiales oportunos de las Unidades ATS de las Partes y de las autoridades afectadas (por ejemplo, registros de datos de radar, transcripciones de cintas) con el fin de que sea posible realizar una investigación de seguridad sobre el accidente o incidente grave.

3 — Para hacer posible una investigación eficaz y sin obstáculos, una Parte permitirá a la otra Parte que esté realizando la investigación llevar a cabo en su territorio las investigaciones de seguridad necesarias.

4 — Cada Parte tendrá la oportunidad de nombrar observadores para que estén presentes en la investigación de seguridad iniciada por la Parte en cuyo territorio se produjo el incidente grave o accidente.

Artículo 26

Notificación de Accidentes e Incidentes y Difusión de la Información

1 — Las Partes dispondrán de los mecanismos adecuados de notificación de incidentes y accidentes, de conformidad con las normas internacionales y europeas, y fomentarán un mejor entorno de información abierta/cultura de equidad.

2 — En el caso de que ocurra un accidente o incidente grave en el SW FAB, la Parte que realiza la investigación de seguridad informará inmediatamente al Consejo si advierte deficiencias en el SW FAB.

3 — La Parte que realice la investigación deberá proporcionar, cuando lo solicite la otra Parte y sujeto a la legislación nacional, el informe y las conclusiones de la investigación de seguridad relativa a la prestación de servicios de tránsito aéreo dentro del SW FAB que sean de relevancia para la seguridad del vuelo.

4 — Los informes de accidentes e incidentes presentados por una Parte a la otra serán tratados con el mismo nivel de confidencialidad y secreto que se les aplica en la Parte en la que fueron elaborados en virtud de su legislación.

CAPÍTULO 13

Planes de contingencia

Artículo 27

Planes de Contingencia

1 — Los proveedores de servicios de navegación aérea designados por las Partes deberán coordinar sus planes de contingencia respecto a los servicios de navegación aérea ofrecidos en el SW FAB y en particular, estableciendo los procedimientos entre las dependencias de ATS, los proveedores de servicios meteorológicos aeronáuticos y

las autoridades afectadas. Los planes de contingencia se elaborarán de acuerdo, entre otros, con los requisitos de cielo único Europeo y de las legislaciones nacionales.

2 — Las Partes establecerán las medidas adecuadas a fin de garantizar que los modos de contingencia de las operaciones no afectan a la transferencia fluida y flexible de responsabilidad ATC entre dependencias de ATS.

CAPÍTULO 14

Responsabilidad Civil

Artículo 28

Responsabilidad Civil

1 — Las Partes serán responsables de los daños causados por las mismas o por uno de sus agentes o por cualquier otra persona que actúe en su nombre durante la realización de las actividades previstas en el presente Acuerdo, en caso de negligencia o conducta dolosa.

2 — Una Parte podrá interponer una demanda contra la otra para solicitar el resarcimiento por los gastos incurridos como resultado de los daños causados por ella o por uno de sus agentes o cualquier otra persona que actúe en su nombre, durante la realización de las actividades previstas en el presente Acuerdo, en casos de negligencia o conducta dolosa.

3 — Salvo que las Partes acuerden otra cosa, la legislación aplicable a los conflictos relativos a la responsabilidad civil será la ley de la Parte donde se originaron los daños.

CAPÍTULO 15

Disposiciones finales

Artículo 29

Relación con otros convenios internacionales

Las disposiciones del presente Acuerdo no afectarán a los derechos y obligaciones derivados de otros convenios internacionales en que las Partes sean parte, en concreto el Convenio de Chicago.

Artículo 30

Consultas

Las Partes podrán solicitar en cualquier momento consultas respecto de la aplicación del presente Acuerdo.

Artículo 31

Resolución de controversias

1 — Toda controversia sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo deberá resolverse, a ser posible, mediante negociaciones, por conducto diplomático.

2 — Si la controversia no puede solucionarse en un plazo de seis meses, se someterá, a petición de una de las partes en la misma, a la decisión de un tribunal arbitral *ad hoc*.

3 — El tribunal arbitral estará integrado por tres árbitros, designados como sigue:

a) Cada parte nombrará a un árbitro en un plazo de dos meses a partir de la recepción de la solicitud de arbitraje formulada por escrito;

b) Los dos árbitros así nombrados nombrarán conjuntamente, en un plazo de dos meses, a un nacional de un tercer Estado con el que ambas partes mantengan relaciones diplomáticas, como Presidente del tribunal de arbitraje.

4 — En caso de no haberse constituido el tribunal de arbitraje en un plazo de cuatro meses a partir de la recepción de la solicitud escrita de arbitraje, cualquiera de las partes podrá solicitar al Presidente de la Corte Internacional de Justicia que realice los nombramientos necesarios.

5 — Si el Presidente de la Corte Internacional de Justicia fuera nacional de alguna de las Partes o hubiera otro motivo que le impidiera hacer los nombramientos, se solicitará al miembro que le siga en jerarquía de la Corte Internacional de Justicia y que no sea nacional de ninguna de las Partes que realice los nombramientos.

6 — El tribunal arbitral establecerá sus propias normas de procedimiento y emitirá su decisión de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo y en el derecho internacional aplicable.

7 — Las decisiones arbitrales se tomarán por mayoría y serán vinculantes para todas las Partes.

8 — En el caso de una controversia relativa al significado y alcance de una decisión, corresponderá al tribunal arbitral interpretarlos, a petición de cualquiera de las partes.

9 — Cada Parte sufragará los costes de su respectivo árbitro, así como de la adecuada representación ante el tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos, mientras que los gastos relativos al Presidente y el Tribunal se sufragarán a partes iguales.

Artículo 32

Enmienda

1 — El presente Acuerdo podrá enmendarse a solicitud de una de las Partes o a propuesta del Consejo.

2 — Las enmiendas estarán sujetas a ratificación, aceptación o aprobación por las Partes.

3 — Las enmiendas entrarán en vigor de conformidad con los términos especificados en el artículo 34 del presente Acuerdo.

4 — Las Partes informarán de las enmiendas al presente Acuerdo a la Comisión Europea y, en caso necesario, a los FAB adyacentes y a los Estados vecinos.

Artículo 33

Adhesión

1 — El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión a partir de la fecha de su entrada en vigor.

2 — Los Estados que no sean Parte en el presente Acuerdo podrán adherirse a él, presentando una solicitud al Consejo a través del punto de contacto del SW FAB.

3 — La adhesión deberá ser aceptada de mutuo acuerdo por las Partes.

4 — Las condiciones de adhesión y los ajustes resultantes al presente Acuerdo serán convenidos entre las Partes y el Estado Solicitante.

5 — Las Partes y el Estado Solicitante acordarán un presupuesto común que cubra los gastos de adhesión.

6 — El presente Acuerdo entrará en vigor para el Estado que se adhiere treinta días después de la fecha de recepción de su notificación a las Partes.

Artículo 34

Entrada en vigor

1 — El presente Acuerdo entrará en vigor treinta días después de la fecha de recepción de la última notificación, formulada por escrito y por conducto diplomático, por la que se comunique la terminación de los procedimientos internos de cada Parte necesarios a tal fin.

2 — Las Partes informarán a la Comisión Europea y a los FAB adyacentes y Estados vecinos sobre la entrada en vigor del presente Acuerdo y la fecha del inicio de actividad del SW FAB.

Artículo 35

Suspensión

1 — Cada Parte podrá suspender temporalmente el presente Acuerdo, en todo o en parte, por motivos de orden público, salud pública o seguridad nacional.

2 — La suspensión del presente Acuerdo, así como su terminación, deberán comunicarse inmediatamente a las Partes y a la Comisión Europea en forma escrita y por conducto diplomático.

3 — La “Parte Cesante” hará todo lo posible para poner fin a la suspensión tan pronto como sea posible.

4 — La “Parte Cesante” correrá con los gastos derivados de dicha suspensión.

5 — Las consecuencias financieras derivadas de la suspensión se determinarán en un acuerdo especial entre las Partes.

Artículo 36

Retirada del Acuerdo

1 — Cada Parte podrá retirarse del presente Acuerdo, en cualquier momento, notificando, en forma escrita y por conducto diplomático, su intención de retirarse, con al menos doce meses de antelación.

2 — La Parte que se retira se hará cargo de los costes derivados de dicha retirada.

3 — Las consecuencias financieras derivadas de la retirada se determinarán en un acuerdo especial entre las Partes.

4 — La Parte que se retira informará inmediatamente a la Comisión Europea, los FAB adyacentes y Estados vecinos de su decisión de retirarse del SW FAB.

Artículo 37

Terminación

1 — Las Partes podrán dar por terminado el presente Acuerdo mediante acuerdo escrito, en el que las mismas acordarán la fecha a partir de la cual dejará de estar en vigor.

2 — Las Partes, de común acuerdo, determinarán y distribuirán el coste resultante de la terminación del presente Acuerdo.

3 — El Consejo del SW FAB informará inmediatamente a la Comisión Europea, los FAB adyacentes y los Estados vecinos de la terminación del presente Acuerdo.

Artículo 38

Notificaciones

Todas las notificaciones con arreglo al presente Acuerdo se efectuarán en lengua inglesa y por escrito, salvo que se acuerde otra cosa.

Artículo 39

Registro

El presente Acuerdo deberá registrarse ante la OACI, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 83 del Convenio de Chicago.

En testimonio de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

Hecho en Lisboa a 17 de mayo de 2013, en dos originales, en español, portugués e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos.

Por el Reino de España:

D.ª Ana Pastor, Ministra de Fomento.

Por la República Portuguesa:

D. Álvaro Santos Pereira, Ministro de Economía y Empleo.

AGREEMENT BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC AND THE KINGDOM OF SPAIN ON THE ESTABLISHMENT OF THE SOUTH WEST FUNCTIONAL AIRSPACE BLOCK (SW FAB)

Preamble

The Portuguese Republic and the Kingdom of Spain, hereinafter referred to as «Parties», taking into consideration the European Union law on the creation of the single European sky, and in particular Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004, on the provision of air navigation services in the single European sky, as amended by Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system, and Regulation (EU) No 176/2011 of the Commission of 24 February 2011 on the information to be provided before the establishment and modification of a functional airspace block;

Whereas by creating the South West Functional Airspace Block (henceforth the SW FAB) regardless of existing boundaries, the Parties aim to optimise capacity, effectiveness and efficiency of the Air Traffic Management network, minimise the environmental impact while maintaining a high level of safety and achieve positive general public economic interests;

Recognising the Parties' obligations as signatories to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on 7 December 1944;

Recognising that the Parties shall comply with conditions stemming from regional agreements concluded within the International Civil Aviation Organization (ICAO) and with regional agreements in existence on the date of entry into force of Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009, amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system, in particular those involving third countries;

Recognising that the conclusion of an Agreement between States regarding the establishment of a Functional Airspace Block shall not prejudice the principle that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory or the capacity of every State to exercise its prerogatives with regard to security and defence in its national airspace;

Recognising that the National Supervisory Authorities of each Party shall establish appropriate arrangements for a close cooperation with each other to ensure an adequate oversight of Air Navigation Service Providers within the airspace of the SW FAB;

Recognising the statement by the Member States of the European Union on military issues related to the single European sky (OJ L 96/9 of 31.03.2004), together with the safeguard on essential security and defence policy interests of EU Member States as stated in Article 13 of the Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004, laying down the framework for the creation of the single European sky, as amended by regulation (CE) N.º 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system;

Recognising the Parties obligations as part of the North Atlantic Treaty Organization (NATO);

Recognising that the creation of the South West Functional Airspace Block necessarily implies a closer cooperation by the Air Navigation Service Providers and the improved and increasing cross border provision of air navigation services;

Having regard to the Memorandum of Understanding between Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC, I. P.), Dirección General de Aviación Civil (DGAC), Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal — E. P. E. and Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) signed on March 17th, 2009 at Amsterdam.

Having regard to the Spanish and Portuguese Civil NSA Cooperation Agreement for the carrying out of Joint civil NSA functions in the framework of the single European sky signed on February 25th, 2010 at Madrid and the Agreement between the civil National Supervisory Authorities of the Portuguese Republic and the Kingdom of Spain regarding the establishment of the SW FAB signed on May 17th 2012, at Madrid;

Having regard to the existing framework for cooperation between the two main air traffic service providers, Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) and Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal — E. P. E., built upon the Memorandum of Cooperation signed on May 16th, 2001 at Madrid and the Framework Agreement for the establishment of the South West Functional Airspace Block between Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal — E. P. E. and Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), signed on June 18th, 2012 at Madrid

Having regard to the existing framework between the Spanish Air Force and the Portuguese Air Force in the “Cooperation Protocol between the Ministry of National Defence of the Portuguese Republic and the Ministry of Defence of the Kingdom of Spain”, signed on October 26th 1998 at Lisbon, the “Technical Agreement of cooperation

and mutual support between Air Defence System of the Kingdom of Spain and the Portuguese Republic” signed on May 5th, 1997, at Lisbon and May 13th 1997 at Madrid and the “Technical Agreement in relation with facilities of mutual over flight and landing of military aircraft of the Kingdom of Spain and the Republic of Portugal” signed on November 4th 2004 at Madrid and on November 24th 2004, at Lisbon.

Having regard to the Agreement on the Establishment of the South West Functional Airspace Block (SW FAB) between the Instituto de Meteorologia, I. P. Portugal, currently designated Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P. and Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) signed on June 15th 2012 at Lisbon and on June 20th at Madrid;

Taking into account the Joint Declaration between Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC, I. P.), and Dirección General de Aviación Civil (DGAC) on the SW FAB initiative signed on May 17th, 2012 at Madrid;

Considering that the aim of this Agreement is to create an adequate high level FAB legal framework enabling the necessary agreements and arrangements for implementation and day-to-day operations in the SW FAB and be used by the SW FAB partners for achieving the agreed SW FAB objectives and expected benefits;

Considering that the SW FAB covers the airspace which is under the Parties responsibility within the ICAO EUR region and in addition for the Kingdom of Spain, the particularity of the airspace under their responsibility within ICAO AFI region (Africa-Indian Ocean Region) and considering also the need of ensuring the successful integration of the traffic flows between the North and South Atlantic;

Considering the differences between the SW FAB operational airspace blocks as well as the variety from an operation and technical point of view;

Considering that the Flight Information Region (FIR) of Santa Maria (Santa Maria FIR) covers oceanic airspace outside the ICAO EUR region, the Portuguese Republic reserves the right to review the implications of the eventual integration of the Santa Maria FIR in the SW FAB, yet continue to encourage air navigation services providers to optimize capacity and efficiency with this FIR and all levels of flight in the airspace of SW FAB initiatives and operational techniques as well as from the standpoint of the Air Traffic Management (ATM); and

Aiming at the creation of the legal and institutional basis for the establishment of the SW FAB between the Parties,

Agree as follows:

CHAPTER 1

General principles

Article 1

Purpose and Scope of this Agreement

1 — The Parties hereby agree to establish a South West Functional Airspace Block (SW FAB).

2 — This Agreement shall take into account in particular the need for continued coordination between the Parties and potential on-going development of the SW FAB further to its establishment.

3 — This Agreement does not create an international organisation with international legal personality.

4 — This Agreement defines the rights and obligations of the Parties related to the creation of the SW FAB.

5 — This Agreement defines the general conditions and the governance under which the Parties have to ensure air traffic management and the provision of air navigation services in the SW FAB airspace.

6 — This Agreement shall not affect the search and rescue obligations of the States. The provisions of this Agreement shall be without prejudice to the competences of the Parties relating to essential security and defence policy interests.

7 — This Agreement shall not affect the relations regarding ownership and control issues between air navigation services providers.

8 — The following issues are reserved by each Party and are not subject to this Agreement:

- a) Sovereignty;
- b) State aircraft within the meaning of Article 3 of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago, on 7 December 1944;
- c) National security and defence including training and any other operational activities;
- d) Search and rescue operations;
- e) Ownership and control issues of the air navigation service providers; and
- f) Involvement by either Party without the other in any other FAB.

Article 2

Definitions

1 — For the purposes of this Agreement:

a) «Air Navigation Service Provider (ANSP)» means any public or private entity, providing Air Navigation Services for General Air Traffic;

b) «Air Navigation Services (ANS)» means air traffic services; communication, navigation and surveillance services; meteorological services for air navigation; and aeronautical information services;

c) «Air Traffic Control (ATC) service» means a service provided for the purpose of:

i) Preventing collisions:

Between aircrafts; and

On the manoeuvring area between aircraft and obstructions; and

ii) Expediting and maintaining an orderly flow of air traffic;

d) «Air Traffic Management (ATM)» means the aggregation of the airborne and ground-based functions (air traffic services, airspace management and air traffic flow management) required to ensure the safe and efficient movement of aircraft during all phases of operations;

e) «Air Traffic Services (ATS)» means the various flight information services, alerting services, air traffic advisory services and air traffic control (ATC) services (area, approach and aerodrome control services);

f) «Air Traffic Services Unit (ATS unit)» means a unit, civil or military, responsible for providing air traffic services;

g) «Applicable airspace» means, with respect to each Party, the airspace under the Party's responsibility and determined by such Party as part of the SW FAB;

h) «Chicago Convention» means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on 7 December 1944 and includes:

i) Any amendment thereof that has been ratified by the Parties and has entered into force under Article 94, paragraph a of the Convention; and

ii) Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as the international Standards referred to in Article 37 of the Convention in such Annex or amendment are at any given time effective for the Parties;

i) «Party» means the Portuguese Republic, the Kingdom of Spain, as well as any other State that accesses to the present Agreement as set in Article 33 of this Agreement;

j) «Cross-border airspace» means an airspace structure extending across national borders and/or the boundaries of flight information regions;

k) «Cross-border services» means any situation where air navigation services are provided in one Member State by a service provider certified in another Member State;

l) «Delegation of air traffic services (ATS)» means the delegation from one State (the Delegating State) to another State (the Providing State) of the responsibility for providing air traffic services in a portion of airspace extending over the territories of the former;

m) «Functional Airspace Block (FAB)» means an airspace block based on operational requirements and established regardless of State boundaries, where the provision of air navigation services and related functions are performance-driven and optimised with a view to introducing, in each functional airspace block, enhanced cooperation among air navigation service providers;

n) «General Air Traffic (GAT)» means all movements of civil aircraft, as well as all movements of State aircraft (including military, customs and police aircraft) when these movements are carried out in conformity with the procedures of ICAO;

o) «Meteorological Services (MET)» means those facilities and services that provide aircraft with meteorological forecasts, briefs and observations as well as any other meteorological information and data provided by States for aeronautical use;

p) «National Supervisory Authority (NSA)» means the body or bodies designated by the Parties, to assume the tasks assigned to it (or to them) in accordance with Article 4, paragraph 1 of Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004, as amended by regulation (CE) n.º 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009, laying down the framework for the creation of the single European sky;

q) «Operational Air Traffic (OAT)» means all flights which do not comply with the provisions stated for GAT and for which rules and procedures have been specified by appropriate national authorities;

r) «Stakeholders» means the neighbouring third countries to the SW FAB, relevant airspace users or groups of airspace users and staff representative bodies as well as adjacent air navigation service providers to those in the SW FAB, airport operators and manufacturers;

s) «SW FAB airspace» means the airspace encompassing the applicable airspace of each Party; and

t) «Territory» means the land areas, the territorial waters adjacent thereto and the airspace over which a Party exercises sovereign rights according to international law.

Article 3

Objectives of the SW FAB

The objectives of the SW FAB are to achieve optimal performance in the areas related to safety, environmental sustainability, capacity, cost-efficiency, flight efficiency and also military mission effectiveness, throughout the design of airspace and the organisation of air traffic management in the airspace concerned regardless of existing boundaries.

Article 4

SW FAB Airspace

1 — With respect to airspace falling under their responsibility for provision of Air Navigation Services, the Parties hereby agree to establish a Functional Airspace Block in the applicable airspace of each Party (hereinafter the SW FAB airspace) as follows:

- a) FIR Lisboa (FL245/UNL);
- b) UIR Madrid (FL245/UNL);
- c) UIR Barcelona (FL245/UNL); and
- d) UIR Canary Islands (FL245/UNL).

2 — Any modification and alteration of the delineation of the SW FAB airspace shall be agreed on by the Parties and shall enter into force as provided for in Article 32 of this Agreement.

3 — The Parties shall inform the European Commission of the modifications implemented following the process specified in Article 5 of Regulation (EU) No 176/2011 of the Commission of 24 February 2011 on the information to be provided before the establishment and modification of a functional airspace block.

4 — The Parties shall, if they agree to modify or alter the SW FAB airspace, ensure that appropriate transitional measures and arrangements are in place.

5 — With reference to the FIR Santa Maria the Portuguese Republic will decide on its inclusion in the SW FAB Airspace no later than 31 December 2014.

Article 5

Sovereignty

This Agreement shall be without prejudice to the Parties sovereignty over the airspace above their respective territories.

Article 6

Security and Defence

1 — This Agreement shall be without prejudice to the Parties respective national interests regarding security and defence matters.

2 — This Agreement shall not prevent the application of measures by a Party to the extent to which these are needed to safeguard essential security or defence policy interests.

3 — Whenever the implementation of this Agreement will be detrimental to their safe and efficient performance each Party shall be entitled to safeguard security and de-

fence operations, training and any other activities of its Operational Air Traffic in accordance with its internal law.

Article 7

Reserved Matters

1 — All issues concerning the relationships with third parties, related to the international airspace of the ICAO NAT Region under the jurisdiction of the Portuguese Republic, shall be of the sole competence of the Portuguese Republic.

2 — All the issues concerning the relationships with third parties, related to the AFI region of the SW FAB under the jurisdiction of the Kingdom of Spain, shall be of the sole competence of the Kingdom of Spain.

CHAPTER 2

Safety

Article 8

SW FAB Safety

1 — The Parties shall commit to cooperate and take the appropriate measures to ensure that the SW FAB will be established and managed safely.

2 — The Parties shall jointly ensure the development and establishment of a common safety policy in the SW FAB.

CHAPTER 3

Bodies and operation

Article 9

Bodies of the SW FAB

1 — The SW FAB shall be composed by the following bodies:

- a) Council;
- b) Supervisory Authorities Committee; and
- c) Operational Board.

2 — The above mentioned bodies have no legal personality.

Article 10

Council

1 — The Council is established as a joint decision-making body for the purposes of the implementation, operation and further development of this Agreement.

2 — The Council is composed of the following representatives from each Party:

- a) One representative from the authority responsible for civil aviation; and
- b) One representative from the authority responsible for military aviation.

3 — Upon invitation by the Council, representatives of the Supervisory Authorities Committee and the Operational Board as well as other participants may attend the Council meetings as observers.

4 — The Council shall be chaired alternately in annual terms by the representative appointed by each Party.

5 — The chair of the Council will designate the Point of Contact (PoC) of the SW FAB during this period.

6 — The decisions of the Council shall be adopted by unanimity.

7 — The decisions of the Council shall become effective two months after the day of their adoption, unless otherwise agreed.

8 — If one Party informs the other Party within this period that it can implement the decision only with the agreement of its national authorities, then the decision shall become effective one day after the Party concerned has informed the other Party that the agreement of its national authorities has been obtained.

9 — The rules of procedure, adopted by the Council at its first meeting, shall set out the arrangements, in particular for the convening of meetings, the prior dispatch of the agenda, the appointment and term of office of the Chair and the possibility of taking decisions by correspondence.

10 — The Council shall meet, at the invitation of its Chairman, at least twice a year and as and when required. Each Party shall be entitled to request the convening of a meeting.

Article 11

Functions of the Council

1 — In order to meet the commitments of the Parties under this Agreement, the Council shall govern the SW FAB and inter alia shall take decisions to:

a) Define the policy and strategic objectives for the development of the SW FAB, assess the results achieved in terms of performance and take appropriate measures if required;

b) Ensure the implementation of this Agreement and review the progress on the fulfilment of the objectives of the SW FAB;

c) Ensure that the SW FAB is established, developed and governed in accordance with all applicable requirements laid down in the single European sky legislation and each Party's national legislation;

d) Define the development of the civil and military coordination;

e) Define the modalities of the cooperation on the application of the concept of flexible use of airspace;

f) Support the harmonisation of relevant rules and procedures;

g) Approve the SW FAB common safety policy proposed by the Supervisory Authorities Committee;

h) Agree on the common airspace management policy for the SW FAB airspace;

i) Facilitate the joint designation process of the air navigation service providers setting the foundations for the establishment of the joint designation mechanisms;

j) Ensure the development and coordination of contingency plans within the SW FAB airspace;

k) Adopt its own rules of procedure and terms of reference and approve the rules of procedure and terms of reference of the Supervisory Authorities Committee, the Operational Board and the Stakeholders Consultation Forum;

l) Ensure the coordination of the SW FAB with adjacent functional airspace blocks;

m) Coordinate the positions of the Parties with regard to the application of international agreements concerning the work of ICAO, EUROCONTROL, the European Commission, the European Aviation Safety Agency (EASA)

and any other international organisation in the field of air navigation services;

n) Ensure the consultation with the SW FAB stakeholders where appropriate, through the Stakeholders Consultation Forum;

o) Propose amendments to this Agreement;

p) Approve the proposals of the Committees and Working Groups established under this Agreement; and

q) Approve the SW FAB annual report prepared by the Operational Board taking also into consideration the views expressed by the Supervisory Authorities Committee in relation to that annual report draft.

2 — The Council may approve the creation of other Committees and Working Groups.

3 — The Committees and Working Groups shall be composed of civil and/or military representatives appointed by the Parties.

4 — Upon invitation of the Committees and Working Groups, other participants may attend their meetings as observers.

Article 12

Stakeholders Consultation Forum

1 — The Stakeholders Consultation Forum shall be established as a consultative body of the Council and shall meet at least once a year.

2 — The role of this body shall solely be to advise the Council on the implementation of the SW FAB when required.

3 — SW FAB stakeholders shall be invited to the Stakeholders Consultation Forum.

4 — The Chair of the Council will chair the Stakeholders Consultation Forum.

Article 13

Supervisory Authorities Committee

1 — The Supervisory Authorities Committee shall be composed by one representative of each NSA, including the military authorities if not established as NSA, and the aeronautical meteorological supervisory authorities of the Parties.

2 — The Supervisory Authorities Committee shall be alternately chaired, in annual terms, by the representative of the civil NSA responsible for ATS of one of the Parties and co-chaired by the representative of the civil NSA also responsible for ATS of the other Party.

3 — The Supervisory Authorities Committee shall address all matters related to the supervision, performance and harmonisation of the SW FAB and shall execute other tasks entrusted to it by the Council.

4 — The Supervisory Authorities Committee shall assist the Council in particular on the implementation of Articles 15, 19, 23 and 24.

5 — The Supervisory Authorities Committee shall report to the Council on issues related to the above paragraphs and in particular on:

a) The implementation and the achievement of the performance targets; and

b) The coordination of the implementation of performance plans between the Parties.

6 — The Supervisory Authorities Committee shall propose to the Council the establishment of its working groups and committees.

7 — The Supervisory Authorities Committee shall submit for approval by the Council its rules of procedure for its work and the terms of reference.

Article 14

Operational Board

1 — The Operational Board shall be established to manage the technical and operational functioning of the SW FAB.

2 — The Operational Board shall be composed by:

- a) One representative of the en-route ATS provider of each Party;
- b) One military representative designated by each Party; and
- c) One representative of the aeronautical meteorological service providers of each Party.

Other participants may also attend as observers at the invitation of the Operational Board that should inform previously to the Council, pursuant to paragraph *k*) of paragraph 4 of this Article.

3 — The Operational Board shall be chaired alternatively, in annual terms, by the representative from the en-route ATS provider from each Party.

4 — The Operational Board shall:

- a) Ensure the implementation of the policies and objectives defined by the Council;
- b) Ensure the cooperation between en-route air traffic service providers aiming to obtain an improved and increased cross borders provision of air traffic services;
- c) Support the Network Manager in the development and on-going activities of the Network Strategic Plan and Network Operations Plan;
- d) Ensure the development of the civil and military coordination;
- e) Propose to the Council the modalities of the cooperation on airspace management, including the application of the concept of flexible use of airspace;
- f) Ensure the operational coordination of the SW FAB with adjacent functional airspace blocks;
- g) Propose, develop and implement a Common Plan for Projects Development within the scope of the SW FAB to be approved by the Council;
- h) Prepare and coordinate the SW FAB annual report;
- i) Propose and define a common management airspace policy to be further approved by the Council;
- j) Assist the Council on the implementation of this agreement and in particular of Articles 16, 17, 18, 21 and 22; and
- k) Report to the Council.

5 — The Operational Board shall propose to the Council the establishment of its working groups and committees.

6 — The Operational Board shall submit for approval by the Council its rules of procedure for its work and the terms of reference.

CHAPTER 4

Harmonisation

Article 15

Harmonisation of rules, standards and procedures

1 — The Parties shall, when feasible, ensure regulatory synergies and consistent approaches with regard to the rules, standards and procedures applied within the SW FAB.

2 — Until such harmonised rules and procedures referred to in paragraph 1 have been established, the rules and procedures of the Party in which the air navigation service is provided shall apply.

3 — Without prejudice to paragraph 2 and with regard to the air navigation services provision in the cross-border airspace, the national rules, standards and procedures in the Party that certified the ANSP providing the air navigation services shall apply.

CHAPTER 5

Airspace

Article 16

Airspace Design and Management of the SW FAB

1 — The Parties shall ensure the coordination of the design and management of a seamless SW FAB airspace as well as the implementation of coordinated air traffic flow and capacity management (ATFM) taking international collaborative processes and national security and defence aspects and requirements into consideration regardless of existing boundaries.

2 — The Parties shall ensure in particular:

- a) The development of the common airspace management policy, in close cooperation between civil and military authorities;
- b) The harmonisation of the airspace structure of the SW FAB to facilitate a seamless airspace;
- c) The design of the SW FAB airspace structure according to main traffic flows ensuring optimum airspace utilisation and ensuring also military mission effectiveness;
- d) The joint examination of modifications concerning the SW FAB airspace and affecting the performance at the SW FAB level; and
- e) The coordinated establishment of cross-border areas and the accomplishment of the arrangements for the delegation of ATS between air traffic service providers.

3 — The Parties shall ensure civil and military collaboration in cooperative decision-making (CDM) processes to be engaged with the Network Manager by:

- a) Formulating consolidated views related to the network functions;
- b) Supporting the review the European Route Network Plan;
- c) Supporting the review the European Route Network Improvement Plan; and
- d) Implementing the applicable measures resulting from these network related Plans.

CHAPTER 6

Provision of air navigation services

Article 17

Provision of Air Navigation Services and functions

1 — The following air navigation services and functions shall be provided in the SW FAB:

- a) Air Traffic Services (ATS);
- b) Communication, navigation and surveillance services (CNS);
- c) Meteorological services (MET);
- d) Aeronautical information services (AIS);
- e) Air Space Management (ASM); and
- f) Air Traffic Flow Management (ATFM).

2 — The Parties shall encourage close cooperation among air navigation service providers and entry into written agreements regarding operational and technical arrangements of relevance for the provision of air navigation services within the SW FAB.

3 — The Parties shall work towards harmonised and interoperable technical systems on a cost-efficient deployment of infrastructure for the provision of air traffic management and communication, navigation, surveillance and meteorological services by the civil and military air navigation service providers.

4 — The Parties shall cooperate in the field of aeronautical information and coordinate the provision of aeronautical information services.

5 — The Parties, through the relevant air navigation service providers, shall ensure smooth and flexible transfer of responsibility for air traffic control between ATS units.

6 — In case of written agreements or equivalent legal arrangements between air navigation service providers of the SW FAB Parties and other air navigation services providers of neighbouring States, the Party concerned shall ensure that such written agreements do not affect this Agreement and are communicated to the Council.

Article 18

Cross-Border Air Navigation Service Provision

1 — Based on operational needs, the Operational Board may propose to the Council, after endorsement by the Supervisory Authorities Committee, the establishment of cross-border airspace within the SW FAB airspace. The decision of the Council shall apply after the approval by each Party following the respective national rules and procedures.

2 — In the cross-border airspace established in accordance with paragraph 1 above, the air navigation services shall be provided based on specific written arrangements concluded between the designated ANSPs and endorsed by the Supervisory Authorities Committee.

3 — The Parties shall ensure that their NSAs conclude appropriate arrangements for the supervision of air navigation services provided in the established cross-border airspace.

4 — The existing arrangements between ANSPs for the provision of air navigation services in the established cross-border airspace which are in operation on the date of entry into force of this Agreement shall be assessed for possible revision in accordance with the provisions set out in this Agreement.

CHAPTER 7

Certification and oversight

Article 19

Certification and Oversight

1 — The Parties shall ensure that their civil NSAs conclude appropriate arrangements for the cooperation on the supervision and oversight of ANSPs within the SW FAB airspace and that their practices are harmonised.

2 — The arrangements providing for the detailed conditions of the exercise of the rights and obligations of the civil NSAs under this article and for the exchange and dissemination of safety related information shall be communicated by the NSAs to the Council.

3 — The Parties shall ensure that the ANSPs facilitate the work of the Parties and/or their NSAs, as the case may be, in monitoring and verifying compliance with regulatory requirements. This shall include providing all relevant evidences to demonstrate compliance at the request of the NSAs and facilitating inspections and surveys by the NSAs.

4 — The Parties shall mutually recognise the supervisory tasks of the NSAs of the other Party and the results of these tasks.

5 — The civil NSA that issued the certification to an ANSP providing cross-border services in the SW FAB shall be in charge of the supervision of that ANSP in close cooperation with the civil NSA of the other Party concerned.

6 — The Parties may allow the provision of air navigation services in all or part of their applicable airspace to ANSPs without certification in cases where the provider of such services offers them primarily to aircraft movements other than General Air Traffic.

CHAPTER 8

Designation

Article 20

Designation of Air Traffic and Meteorological Services Providers

1 — The Parties shall establish a common mechanism for the joint designation of the air traffic service providers of the SW FAB and their areas of responsibility.

2 — Until such a common mechanism has been established, any air traffic service provider designated by one Party shall be deemed jointly designated by the Parties as from the date of notification of the designation to the other Party.

3 — Each Party shall be entitled to repeal or amend such designation of one or more air traffic service provider(s) to provide air traffic services in its applicable airspace wholly or partially.

4 — The Parties shall inform one another on the rights and obligations of the designated air traffic service providers and meteorological service providers at national level and of any change in their certification or their legal status.

5 — The Parties shall jointly inform the European Commission and other Member States of any decision taken under this article concerning the designation of air traffic service providers and meteorological service providers in SW FAB.

6 — The Parties shall ensure cooperation among providers of aeronautical meteorological services. Each Party may designate providers of the aeronautical meteorological services on an exclusive basis in all or part of the airspace under responsibility and inform the Council thereof.

CHAPTER 9

Civil and military cooperation

Article 21

Civil-Military Coordination

1 — The Parties shall ensure that appropriate consultation and coordination mechanisms between the competent civil and military authorities and between these authorities and the relevant stakeholders on issues of common interest affecting the SW FAB are formalized.

2 — For the provision of cross-border services in the SW FAB airspace, the Parties shall ensure close coordination between civil ANSPs and military authorities.

Article 22

Flexible Use of Airspace

1 — The Parties shall cooperate at legal, operational and technical level for the efficient and consistent application of the concept of flexible use of airspace taking into account both civil and military requirements.

2 — The Parties shall ensure that common agreements and harmonized procedures are set up between civil and military air traffic service providers.

3 — The Parties shall ensure that civil and military authorities coordinate at the strategic, pre-tactical and tactical levels of airspace management.

4 — This Agreement does not affect the right of each Party to apply the flexible use of airspace concept when reserving, restricting or otherwise organizing defined volumes of airspace extending across its applicable airspace, for exclusive or specific use of military users and/or aircraft operated as Operational Air Traffic.

CHAPTER 10

Performance

Article 23

Performance

1 — The Parties aim at elaborating and adopting a joint performance plan for the SW FAB consistent with the European Union-wide performance targets and an appropriate incentive scheme, taking security and defence needs into account.

2 — In case a decision for the joint elaboration of a performance plan at SW FAB level is taken, the Parties shall agree on the appropriate arrangements regarding elaboration, performance elements and targets definition, adoption, implementation and monitoring of the performance plan, taking into account the regional singularities of the different areas pertaining to the SW FAB.

3 — Until such a time a joint performance plan is elaborated, the Parties shall ensure that aggregated performance targets at SW FAB level are determined from the respective National Performance Plans for Air Navigation Services

of the Parties and communicated for information to the European Commission.

CHAPTER 11

Charging

Article 24

Charging Zones

1 — The Parties shall strive to develop and apply common principles governing charging policy within the SW FAB, taking into account the possibility of national exemptions.

2 — In the meantime, the Parties hereby conclude and agree that all existing charging zones within the SW FAB airspace shall remain in effect until otherwise agreed upon by the Parties.

CHAPTER 12

Accidents and serious incidents

Article 25

Safety Investigation of Accidents and Serious Incidents

1 — A Party will institute a safety investigation into the circumstances of accidents or serious incidents occurring in its territory and areas under its responsibility. In case a military aircraft is involved in accidents or serious incidents, applicable national regulations shall be observed.

2 — At its request, the Party in which the accident or serious incident occurred shall be provided with and have access to the necessary materials from the Parties ATS Units and authorities involved (e.g. radar data recordings, tape transcriptions) in order to enable the conduct of a safety investigation into the accident or serious incident.

3 — To enable the efficient and unimpeded inquiry, a Party shall allow the other Party conducting the inquiry to carry out the necessary safety investigations in its territory.

4 — A Party shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the safety investigation initiated by the Party over which territory the accident or serious incident occurred.

Article 26

Accident and Incident Reporting and Information Dissemination

1 — The Parties shall have in place appropriate accident and incident reporting mechanisms in conformity with international and European regulations, and shall foster an enhanced open reporting/Just Culture environment.

2 — In the event of an accident or a serious incident occurring in the SW FAB, the Party conducting the safety investigation shall immediately inform the Council if it identifies shortcomings at the SW FAB level.

3 — The Party conducting the inquiry shall provide the other Party, at its request and subject to national legislation with the report and findings of the safety investigation concerning the provision of air traffic services within the SW FAB that are of relevance for the flight safety.

4 — The accident and incident reports submitted by one Party to the other Party shall be treated at the same level of secrecy and confidentiality that applies to them under the legislation of the Party in which they were originally drawn up.

CHAPTER 13

Contingency plans

Article 27

Contingency Plans

1 — The air navigation service providers designated by the Parties shall coordinate their contingency plans for the air navigation services provided within the SW FAB in particular establishing the procedures among the ATS units, aeronautical meteorological service providers and authorities concerned. The contingency plans shall be developed in compliance with, *inter alia*, the requirements of the single European sky and national legislation.

2 — The Parties shall establish adequate arrangements in order to ensure that contingency modes of operations do not affect the smooth and flexible transfer of responsibility for ATC between ATS units.

CHAPTER 14

Civil liability

Article 28

Civil Liability

1 — The Parties are liable for damages caused by them or by one of its agents or of any other person acting on its behalf in the execution of any activities under this Agreement, in cases of wilful misconduct or negligence.

2 — A Party may bring a claim against other Party to apply for redress for any costs incurred as a result of damages caused by it or by one of its agents or any other person acting on its behalf in the execution of any activities under this Agreement, in cases of wilful misconduct or negligence.

3 — Unless otherwise agreed by the Parties, the law applicable to disputes regarding civil liability shall be the internal law of the Party where the damages were caused.

CHAPTER 15

Final provisions

Article 29

Relation with other international conventions

The provisions of this Agreement shall not affect the rights and obligations deriving from other international conventions, to which the Parties are party, namely the provisions of the Chicago Convention.

Article 30

Consultations

The Parties may, at any time, request consultations regarding the application of this Agreement.

Article 31

Settlement of Disputes

1 — Any dispute concerning the interpretation or application of this Agreement shall be settled, if possible, through negotiation, through diplomatic channels.

2 — If the dispute cannot be settled within six months, it shall be submitted, at request by one of the parties to the dispute, for decision to an *ad hoc* arbitral tribunal.

3 — The arbitral tribunal shall be constituted of three arbitrators, appointed as follows:

a) Each party shall appoint an arbitrator within two months of the receipt of the written request for arbitration;

b) The two arbitrators so appointed shall together within two months appoint, a national of a third State with which both parties have diplomatic relations, as president of the arbitral tribunal.

4 — If the arbitral tribunal is not constituted within four months of the receipt of the written request for arbitration, either party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointments.

5 — If the President of the International Court of Justice is a national of one of the parties or is prevented from making the appointments for any other reason, the next member in the hierarchy of the International Court of Justice who is not a national of either party or who is not prevented shall be requested to make the appointments.

6 — The arbitral tribunal shall determine its own rules of procedure and shall render its decisions in accordance with the provisions of this Agreement and with the applicable International Law.

7 — The decisions of the arbitrator are taken by majority vote and its decisions shall be binding for all parties.

8 — In the event of a dispute regarding the meaning and scope of a decision, it is up to the arbitral tribunal to interpret it, by request of any of the parties.

9 — Each Party shall bear the costs of the respective arbitrator, as well as the appropriate representation before the arbitral tribunal, including the fees and expenses, while the expenses regarding the President and the Court will be supported in equal parts.

Article 32

Amendment

1 — This Agreement may be amended by request of one of the Parties or following a proposal of the Council.

2 — The amendments shall be subject to ratification, acceptance or approval by the Parties.

3 — The amendments shall enter into force in accordance with the terms specified in Article 34 of this Agreement.

4 — The Parties shall inform the European Commission and, if necessary, adjacent FABs and neighbouring States of the amendments to this Agreement.

Article 33

Accession

1 — This Agreement shall be open for accession from the date on which the Agreement enters into force.

2 — States which are not Party to this Agreement may accede to it by submitting a request to the Council through the point of contact for the SW FAB.

3 — Accession shall be accepted by mutual agreement of the Parties.

4 — The conditions of accession and any resultant adjustments to this Agreement shall be subject of an agreement between the Parties and the requesting State.

5 — The Parties and the requesting State shall agree upon a common budget covering the expenses for the accession.

6 — This Agreement shall enter into force for the acceding State thirty days after the date of the receipt of its notification to the Parties.

Article 34

Entry into Force

1 — This Agreement shall enter into force thirty days after the date of the receipt of the latter of the notifications, in writing through diplomatic channels, conveying the completion of the internal procedures of each Party required for that purpose.

2 — The Parties shall inform the European Commission and adjacent FABs and neighbouring States of the entry into force of this Agreement and the date of the entry into operation of the SW FAB.

Article 35

Suspension

1 — Each Party may temporarily suspend the application of this Agreement, wholly or partially, on grounds of public order, public health and national security.

2 — The suspension of this Agreement, as well as its termination, shall be immediately notified, in writing and through diplomatic channels, to the Parties and to the European Commission.

3 — The suspending Party shall make its best endeavours to terminate the suspension as soon as practically possible.

4 — The suspending Party shall bear the costs resulting from such suspension.

5 — The financial consequences resulting from the suspension shall be determined in a special agreement between the Parties.

Article 36

Withdrawal of this Agreement

1 — Any Party may, at any time, withdraw from this Agreement upon a notification, in writing and through diplomatic channels, of its intention to withdraw, with at least twelve months notice.

2 — The withdrawing Party shall bear the costs resulting from that withdrawal.

3 — The financial consequences resulting from the withdrawal shall be determined in a special agreement between the Parties.

4 — The withdrawing Party shall immediately inform the European Commission and adjacent FABs and neighbouring States of its decision to withdraw from the SW FAB.

Article 37

Termination

1 — This Agreement may be terminated by written agreement between the Parties, in which they shall agree upon the date from which this Agreement will cease to be in force.

2 — The Parties shall jointly determine and allocate the cost resulting from the termination of this Agreement.

3 — The SW FAB Council shall immediately inform the European Commission and adjacent FABs and neighbouring States of the termination of this Agreement.

Article 38

Notices

All notices under this Agreement shall be in English and in writing unless otherwise agreed.

Article 39

Registration

This Agreement shall be registered with ICAO in accordance with the provisions of Article 83 of the Chicago Convention.

In witness whereof the undersigned, having been duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Lisbon, on 17th of May 2013, in two originals, in the Portuguese, Spanish and English languages, all texts being equally authentic.

For the Portuguese Republic:

Mr. Álvaro Santos Pereira, Ministry of Economy and Employment.

For the Kingdom of Spain:

Ms. Ana Pastor, Ministry of Public Works.

Resolução da Assembleia da República n.º 26/2014

Recomenda ao Governo que, numa perspetiva de mitigação, estude a possibilidade do recurso a medidas de urgência para responder aos estragos que resultaram das intempéries que assolaram o País no início do ano, e que simultaneamente promova com celeridade a revisão da Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira, numa ótica da prevenção e adaptação às dinâmicas do litoral do País.

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo que:

1 — Prossiga no acompanhamento e monitorização que tem estado a fazer relativamente às consequências das intempéries que têm assolado o País nos últimos meses.

2 — Promova com celeridade a revisão anunciada da Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira, assegurando uma análise dinâmica e contínua dos riscos a que o litoral português está exposto, em particular na salvaguarda de pessoas e bens, e reportando os resultados da monitorização da sua implementação.

3 — Reforce a análise e a articulação com os municípios, no sentido de considerar, quando aplicável, a viabilidade de recurso a fundos comunitários para o apoio à execução de intervenções avaliadas como prioritárias para a proteção de pessoas e bens, no âmbito do referido acompanhamento e monitorização.

4 — Prossiga a intervenção específica do Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, no âmbito das suas atribuições de desenvolvimento de políticas de ordenamento da orla costeira e gestão integrada do litoral, reforçando as medidas em curso para a avaliação e identificação prospetiva das intervenções necessárias e urgentes

para a salvaguarda, presente e futura, das populações e zonas costeiras nacionais.

Aprovada em 28 de fevereiro de 2014.

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

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Decreto-Lei n.º 40/2014

de 18 de março

A crise financeira evidenciou os riscos inerentes à utilização de contratos de derivados negociados fora de mercado regulamentado, atenta a complexa rede de interdependências que estabelecem e a ausência de transparência, uma vez que são negociados de forma exclusivamente bilateral.

Nessa medida, foi aprovado o Regulamento (UE) n.º 648/2012, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012 (Regulamento), relativo aos derivados do mercado de balcão, às contrapartes centrais e aos repositórios de transações, vulgarmente designado pelo acrónimo EMIR (da designação em língua inglesa *European Market Infrastructure Regulation*).

O regime previsto no Regulamento estabelece a obrigatoriedade de determinadas classes destes contratos de derivados, pela sua padronização e relevância financeira, serem compensadas através de contrapartes centrais, com o intuito de assegurar o regular funcionamento do mercado, evitando a propagação de episódios de incumprimento com efeitos sistémicos relevantes.

As classes de contratos de derivados não elegíveis para compensação através de contraparte central, na medida em que comportam igualmente riscos operacionais e risco de crédito da contraparte, ficam sujeitas a procedimentos e mecanismos apropriados para medir, acompanhar e atenuar os referidos riscos, exigindo-se a prestação atempada de garantias adequadas e segregadas entre as contrapartes.

As referidas obrigações impendem sobre as contrapartes financeiras nos contratos de derivados, que abrangem as entidades autorizadas a exercer atividades nos setores bancário, segurador e dos fundos de pensões e dos valores mobiliários, bem como sobre as contrapartes não financeiras, ainda que em termos menos exigentes.

Em determinadas condições, o Regulamento estabelece isenções para as transações intragrupo, quer quanto à compensação, quer quanto aos mecanismos de mitigação de riscos, como seja a troca bilateral de garantias.

Ainda como elemento central do regime previsto pelo Regulamento, avulta o dever de comunicação a repositórios de transações dos dados relativos a todos os contratos de derivados celebrados, quer sejam, ou não, compensados através de contraparte central. Este dever recai sobre as contrapartes financeiras e contrapartes não financeiras e sobre as contrapartes centrais, destinando-se a armazenar centralmente toda a informação relativa a este tipo de contratos e a permitir o acesso à mesma pelas autoridades de supervisão.

O Regulamento consagra, ainda, as regras aplicáveis à autorização, ao exercício da atividade e à supervisão das contrapartes centrais, estabelecendo, designadamente,

requisitos de organização e de governação e requisitos de natureza prudencial.

Por último, o Regulamento contém regras relativas aos repositórios de transações, sendo a Autoridade Europeia dos Valores Mobiliários e dos Mercados (ESMA) a autoridade responsável pelo registo, reconhecimento, supervisão e sancionamento destas entidades.

Embora o Regulamento tenha entrado em vigor em 16 de agosto de 2012, a aplicação de algumas das obrigações previstas ficou dependente da entrada em vigor de normas técnicas de regulamentação e de normas técnicas de execução a adotar pela Comissão Europeia sob a forma, respetivamente, de atos delegados e de atos de execução.

Para além da referida regulamentação, foi cometida aos Estados-Membros a definição de determinados aspetos do regime, o que justifica e impõe a aprovação do presente decreto-lei, com vista a garantir a execução e operacionalização do Regulamento na ordem jurídica interna.

Deste modo, são designadas como autoridades nacionais competentes para a supervisão das contrapartes financeiras o Banco de Portugal, a Comissão do Mercado dos Valores Mobiliários (CMVM) e o Instituto de Seguros de Portugal, no que respeita às entidades sujeitas à respetiva supervisão. A CMVM é, ainda, designada como a autoridade nacional competente para a supervisão das contrapartes não financeiras, para a autorização e supervisão das contrapartes centrais e para a verificação da autenticidade das decisões da ESMA em matéria de aplicação de sanções a repositórios de transações.

O presente decreto-lei estabelece ainda, em anexo ao mesmo, o regime jurídico aplicável às contrapartes centrais nos aspetos não regulados pelo Regulamento. As regras do novo regime jurídico foram adaptadas e autonomizadas do Decreto-Lei n.º 357-C/2007, de 31 de outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 52/2010, de 26 de maio, e 18/2013, de 6 de fevereiro, que estabelece o regime jurídico de constituição e funcionamento das entidades gestoras de mercados e sistemas, alterando-se tal diploma em conformidade. Neste âmbito, optou-se por manter no Código dos Valores Mobiliários, em versão revista, os princípios gerais que regem a matéria relativa à compensação com interposição de contraparte central.

Face às regras do Regulamento que consagram a exclusividade do objeto das contrapartes centrais, deixa de permitir-se que as instituições atuem, em cumulação com outras atividades, como contrapartes centrais. Mantém-se a figura das câmaras de compensação, deixando, porém, as respetivas entidades gestoras de poder atuar cumulativamente como contraparte central, função que fica reservada às contrapartes centrais.

O presente decreto-lei define, igualmente, o regime sancionatório aplicável às contrapartes financeiras e contrapartes não financeiras em contratos de derivados em caso de violação dos deveres previstos no Regulamento, estabelecendo, por imposição do mesmo, a divulgação das sanções aplicadas.

Para maior coerência sistemática, uma vez que as normas relativas à atividade de contraparte central estão previstas no Código dos Valores Mobiliários, o regime sancionatório aplicável às contrapartes centrais mantém-se neste mesmo Código.

Por último, o Regulamento alterou a Diretiva n.º 98/26/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de maio de 1998, relativa ao caráter definitivo da liquidação nos sistemas de pagamento e de liquidação de valores mobiliários,

no sentido de proteger os direitos dos operadores que, no quadro de um sistema interoperável, tenham constituído garantias a favor do operador de um sistema recetor, em caso de insolvência do mesmo. Consequentemente, procede-se à alteração pontual do Decreto-Lei n.º 221/2000, de 9 de setembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 85/2011, de 29 de junho, e 18/2013, de 6 de fevereiro, que transpôs a Diretiva em apreço, bem como do Código dos Valores Mobiliários nesta matéria.

Foram ouvidos o Banco de Portugal, a Comissão do Mercado de Valores Mobiliários, o Instituto de Seguros de Portugal, o Conselho Nacional de Supervisores Financeiros, a Associação Portuguesa de Bancos, a Associação Portuguesa de Seguradores, a Associação Portuguesa de Fundos de Investimento, Pensões e Patrimónios, e a OMIClear — Sociedade de Compensação de Mercados de Energia, S.G.C.C.C.C., S. A.

Foi promovida a audição do Conselho Nacional do Consumo.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 6/2014, de 12 de fevereiro, e nos termos das alíneas *a)* e *b)* do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposição geral

Artigo 1.º

Objeto

1 — O presente decreto-lei assegura a execução, na ordem jurídica interna, do Regulamento (UE) n.º 648/2012, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, relativo aos derivados do mercado de balcão, às contrapartes centrais e aos repositórios de transações (Regulamento), bem como dos atos delegados e atos de execução que o desenvolvem.

2 — Para concretização do disposto no número anterior, o presente decreto-lei procede:

a) À designação das autoridades competentes para a supervisão de contrapartes financeiras, contrapartes não financeiras e contrapartes centrais e à designação da autoridade competente para a verificação da autenticidade das decisões da Autoridade Europeia dos Valores Mobiliários e dos Mercados (ESMA);

b) À definição do regime sancionatório aplicável às contrapartes financeiras e às contrapartes não financeiras da violação das normas do Regulamento;

c) À alteração:

i) Ao Código dos Valores Mobiliários, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 486/99, de 13 de novembro,

ii) Ao Decreto-Lei n.º 221/2000, de 9 de setembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 85/2011, de 29 de junho, e 18/2013, de 6 de fevereiro,

iii) Ao Decreto-Lei n.º 357-C/2007, de 31 de outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 52/2010, de 26 de maio; 18/2013, de 6 de fevereiro;

iv) À Portaria n.º 1619/2007, de 26 de dezembro; e

d) À aprovação do regime jurídico das contrapartes centrais.

CAPÍTULO II

Autoridades competentes

Artigo 2.º

Autoridades competentes para a supervisão de contrapartes financeiras e de contrapartes não financeiras

1 — Nos termos das disposições conjugadas dos pontos 8 e 13 do artigo 2.º do Regulamento, as autoridades competentes para a supervisão do cumprimento dos deveres impostos por este às contrapartes financeiras, bem como para a averiguação das respetivas infrações, a instrução processual e a aplicação de coimas e sanções acessórias, são:

a) O Banco de Portugal, no que respeita a entidades que estejam sujeitas à sua supervisão, designadamente, instituições de crédito e sociedades financeiras;

b) A Comissão do Mercado de Valores Mobiliários (CMVM), no que respeita a organismos de investimento coletivo e às empresas de investimento sujeitos à sua exclusiva supervisão;

c) O Instituto de Seguros de Portugal, no que respeita a empresas de seguros e de resseguros, fundos de pensões e respetivas entidades gestoras sujeitos à sua supervisão.

2 — Nos termos do n.º 5 do artigo 10.º do Regulamento, a autoridade competente para a supervisão do cumprimento dos deveres impostos por este às contrapartes não financeiras, bem como para a averiguação das respetivas infrações, a instrução processual e a aplicação de coimas e sanções acessórias, é a CMVM.

Artigo 3.º

Autoridade competente para a autorização e supervisão de contrapartes centrais

Nos termos do n.º 1 do artigo 22.º do Regulamento, a autoridade competente para a autorização e supervisão de contrapartes centrais é a CMVM.

Artigo 4.º

Verificação da autenticidade das decisões da Autoridade Europeia dos Valores Mobiliários e dos Mercados

Para efeitos do disposto no n.º 4 do artigo 68.º do Regulamento, compete à CMVM a verificação da autenticidade das decisões da ESMA que aplicam coimas e sanções pecuniárias compulsórias a repositórios de transações.

CAPÍTULO III

Contrapartes centrais

Artigo 5.º

Regime jurídico das contrapartes centrais

Em complemento ao disposto no Regulamento e no Código dos Valores Mobiliários, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 486/99, de 13 de novembro, é aprovado o regime jurídico das contrapartes centrais, publicado em anexo ao presente decreto-lei, que dele faz parte integrante.

CAPÍTULO IV

Regime sancionatório

Artigo 6.º

Contraordenações graves

Constituem contraordenação grave os seguintes factos ilícitos típicos:

a) Inobservância, pelas contrapartes financeiras e contrapartes não financeiras, do dever de comunicação de dados respeitantes a contratos de derivados, previsto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 9.º do Regulamento e nos respetivos atos delegados;

b) Inobservância, pelas contrapartes financeiras e contrapartes não financeiras, do dever de conservação de dados respeitantes a contratos de derivados, previsto no n.º 2 do artigo 9.º do Regulamento;

c) Inobservância, pelas contrapartes financeiras e contrapartes não financeiras, do dever de avaliação diária do saldo dos contratos em curso, previsto no n.º 2 do artigo 11.º do Regulamento e nos respetivos atos delegados;

d) Inobservância, pelas contrapartes financeiras e contrapartes não financeiras, do dever de divulgação pública de informações sobre a isenção concedida, previsto no n.º 11 do artigo 11.º do Regulamento e nos respetivos atos delegados;

e) Inobservância, pelas contrapartes financeiras e contrapartes não financeiras, dos deveres impostos na regulamentação emitida pelas entidades supervisoras, nomeadamente o Banco de Portugal, a CMVM e o Instituto de Seguros de Portugal para assegurar a supervisão do cumprimento dos deveres impostos pelo Regulamento.

Artigo 7.º

Contraordenações muito graves

Constituem contraordenação muito grave os seguintes factos ilícitos típicos:

a) Inobservância, pelas contrapartes financeiras e contrapartes não financeiras, do dever de compensação de contratos de derivados de balcão (contratos de derivados OTC), previsto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 4.º do Regulamento e nos respetivos atos delegados;

b) Inobservância, pelas contrapartes não financeiras, dos deveres decorrentes da assunção de posições em contratos de derivados OTC que excedam o limiar de compensação aplicável, previstos no n.º 1 do artigo 10.º do Regulamento e nos respetivos atos delegados;

c) Inobservância, pelas contrapartes financeiras e contrapartes não financeiras, do dever de assegurar o estabelecimento de procedimentos e mecanismos apropriados de medição, acompanhamento e atenuação de riscos operacionais e de risco de crédito de contraparte em caso de celebração de contratos de derivados OTC sem compensação através de uma contraparte central, previsto no n.º 1 do artigo 11.º do Regulamento e nos respetivos atos delegados;

d) Inobservância, pelas contrapartes financeiras, do dever de estabelecer procedimentos de gestão de risco relativamente aos contratos OTC celebrados a partir de 16 de agosto de 2012, previsto na primeira parte do n.º 3 do artigo 11.º do Regulamento;

e) Inobservância, pelas contrapartes não financeiras, do dever de estabelecer procedimentos de gestão de risco

relativamente aos contratos OTC celebrados a partir da data em que o limiar de compensação seja excedido, previsto na segunda parte do n.º 3 do artigo 11.º do Regulamento;

f) Inobservância, pelas contrapartes financeiras, do dever de detenção de um montante de capital adequado e proporcional para gerir o risco não coberto por trocas de garantias adequadas, previsto no n.º 4 do artigo 11.º do Regulamento.

Artigo 8.º

Responsabilidade pelas contraordenações

1 — Pela prática das contraordenações previstas no presente capítulo podem ser responsabilizadas:

a) As contrapartes financeiras, tal como definidas no ponto 8 do artigo 2.º do Regulamento;

b) As contrapartes não financeiras, tal como definidas no ponto 9 do artigo 2.º do Regulamento;

c) As pessoas singulares que sejam membros dos órgãos sociais das entidades referidas nas alíneas anteriores ou que nelas exerçam cargos de administração, gerência, direção ou chefia, ou atuem em sua representação, legal ou voluntária.

2 — As pessoas coletivas referidas no número anterior, independentemente da regularidade da sua constituição, são responsáveis pelas contraordenações previstas no presente capítulo quando os factos tenham sido praticados pelos titulares dos cargos de administração, gerência, direção ou chefia, no exercício das suas funções, bem como por mandatários, representantes ou trabalhadores em nome e no interesse da pessoa coletiva.

3 — A responsabilidade da pessoa coletiva é excluída quando o agente atue contra ordens ou instruções expressas de quem de direito.

4 — A responsabilidade da pessoa coletiva não preclude a responsabilidade individual dos respetivos agentes.

5 — Não obsta à responsabilidade individual dos agentes a circunstância de o tipo legal da infração exigir determinados elementos pessoais e estes só se verificarem na pessoa coletiva, ou exigir que o agente pratique o facto no seu interesse, tendo aquele atuado no interesse de outrem.

6 — A invalidade ou a ineficácia dos atos em que se funde a relação entre o agente individual e a pessoa coletiva não obstam à responsabilidade desta.

7 — Se a contraordenação for aplicada a uma entidade sem personalidade jurídica responde por ela o património comum e, na sua falta ou insuficiência, solidariamente, o património de cada um dos associados.

Artigo 9.º

Negligência

A negligência é punível, sendo os limites mínimos e máximos das coimas reduzidos para metade.

Artigo 10.º

Cumprimento do dever omitido

1 — Sempre que a contraordenação resulte da omissão de um dever, a aplicação da sanção e o pagamento da coima não dispensam o infrator do seu cumprimento, se este ainda for possível.

2 — O infrator pode ser sujeito à injunção de cumprir o dever omitido.

3 — Se a injunção não for cumprida no prazo fixado, o infrator incorre na sanção prevista para as contraordenações muito graves.

Artigo 11.º

Prescrição

1 — O procedimento relativo às contraordenações previstas no presente capítulo prescreve no prazo de cinco anos a contar da data da sua prática.

2 — As coimas e as sanções acessórias prescrevem no prazo de cinco anos a contar do dia em que a decisão administrativa se tornar definitiva ou do dia em que a decisão judicial transitar em julgado.

Artigo 12.º

Destino das coimas

Independentemente da fase em que se torne definitiva ou transite em julgado a decisão condenatória, o produto das coimas reverte a favor:

a) Do Fundo de Garantia de Depósitos, criado pelo artigo 154.º do Regime Geral das Instituições de Crédito e Sociedades Financeiras, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 298/92, de 31 de dezembro, no caso de coimas aplicadas pelo Banco de Portugal;

b) Do Sistema de Indemnização aos Investidores, criado pelo Decreto-Lei n.º 222/99, de 22 de junho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 252/2003, de 17 de outubro, e 162/2009, de 20 de junho, no caso de coimas aplicadas pela CMVM;

c) Do Fundo de Garantia Automóvel, regulado pelo Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 153/2008, de 6 de agosto, e do Fundo de Acidentes de Trabalho, criado pelo Decreto-Lei n.º 142/99, de 30 de abril, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 382-A/99, de 22 de setembro, e 185/2007, de 10 de maio, em partes iguais, no caso de coimas aplicadas pelo Instituto de Seguros de Portugal.

Artigo 13.º

Responsabilidade pelo pagamento das coimas

1 — Caso sejam condenadas as pessoas singulares referidas na alínea c) do n.º 1 do artigo 8.º, as respetivas pessoas coletivas respondem solidariamente pelo pagamento das coimas e das custas em que as primeiras sejam condenadas.

2 — Os titulares dos órgãos de administração das pessoas coletivas que, podendo fazê-lo, não se tenham oposto à prática da infração respondem individual e subsidiariamente pelo pagamento da coima e das custas em que aquelas sejam condenadas, ainda que as mesmas, à data da condenação, hajam sido dissolvidas ou entrado em liquidação.

Artigo 14.º

Coimas

1 — As contraordenações graves são puníveis nos seguintes termos:

a) Quando a infração for praticada por uma contraparte financeira, com coima de EUR 3 000,00 a EUR 1 500 000,00 e de EUR 1 000,00 a EUR 500 000,00, consoante seja aplicada a pessoa coletiva ou singular;

b) Quando a infração for praticada por uma contraparte não financeira, com coima de EUR 600,00 a EUR 300 000,00 e de EUR 200,00 a EUR 100 000,00, consoante seja aplicada a pessoa coletiva ou singular.

2 — As contraordenações muito graves são punidas nos seguintes termos:

a) Quando a infração for praticada por uma contraparte financeira, com coima de EUR 10 000,00 a EUR 5 000 000,00 e de EUR 4 000,00 a EUR 2 000 000,00, consoante seja aplicada a pessoa coletiva ou singular;

b) Quando a infração for praticada por uma contraparte não financeira, com coima de EUR 2 000,00 a EUR 1 000 000,00 e de EUR 800,00 a EUR 400 000,00, consoante seja aplicada a pessoa coletiva ou singular.

Artigo 15.º

Sanções acessórias

Conjuntamente com a coima, e em função da gravidade da infração e da culpa do agente, podem ser-lhe aplicadas pela prática de qualquer das contraordenações previstas nos artigos 6.º e 7.º as seguintes sanções acessórias:

a) Interdição, por um período até três anos contados da decisão condenatória definitiva, do exercício da atividade a que a contraordenação respeita;

b) Inibição, por um período até três anos contados da decisão condenatória definitiva, do exercício de cargos sociais e de funções de administração, gerência, direção, chefia e fiscalização em contrapartes financeiras e na pessoa coletiva onde tenha ocorrido a infração, quando o infrator seja membro dos órgãos sociais, exerça cargos de administração, gerência, direção ou chefia ou atue em representação legal ou voluntária da pessoa coletiva.

Artigo 16.º

Suspensão da execução da sanção

1 — A autoridade competente para a aplicação da sanção pode suspender, total ou parcialmente, a execução daquela.

2 — A suspensão pode ficar condicionada ao cumprimento de certas obrigações, designadamente as consideradas necessárias para a regularização de situações ilegais, a reparação de danos ou a prevenção de perigos.

3 — O tempo de suspensão da sanção é fixado entre dois e cinco anos, contando-se o seu início a partir da data em que a decisão condenatória se tornar definitiva ou transitar em julgado.

4 — A suspensão não abrange as custas.

5 — Decorrido o tempo de suspensão sem que o arguido tenha praticado qualquer contraordenação prevista no presente decreto-lei, e sem que tenha violado as obrigações que lhe hajam sido impostas, considera-se extinta a sanção cuja execução tinha sido suspensa.

6 — A suspensão da execução da sanção é revogada, tornando-se esta efetiva, se durante o período de suspensão:

a) Se revelar que as finalidades que estiveram na base da suspensão não podem, por meio dela, ser alcançadas;

b) O arguido violar as obrigações que lhe tenham sido impostas como condição para a suspensão da sanção;

c) O arguido pratique qualquer contraordenação prevista no presente decreto-lei.

Artigo 17.º

Divulgação de decisões condenatórias

1 — As autoridades competentes designadas no artigo 2.º divulgam publicamente as decisões aplicadas por violação do disposto nos artigos 4.º, 5.º e 7.º a 11.º do Regulamento, designadamente nos respetivos sítios na Internet, mesmo que tenha sido requerida a sua impugnação judicial, sendo, neste caso, feita expressa menção desse facto, salvo se essa divulgação puder afetar gravemente os mercados financeiros ou causar prejuízos desproporcionados para as partes interessadas.

2 — A decisão judicial que confirme, altere ou revogue a decisão condenatória da autoridade competente ou do tribunal da 1.ª instância é comunicada de imediato à autoridade competente e obrigatoriamente divulgada nos termos do número anterior.

3 — A divulgação prevista nos números anteriores não contém dados pessoais na aceção da alínea *a*) do artigo 3.º da Lei n.º 67/98, de 26 de outubro.

Artigo 18.º

Direito subsidiário

As contraordenações previstas no presente capítulo é subsidiariamente aplicável o regime geral do ilícito de mera ordenação social, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de outubro, 244/95, de 14 de setembro, e 323/2001, de 17 de dezembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de dezembro.

CAPÍTULO V

Alterações legislativas

Artigo 19.º

Alteração ao Código dos Valores Mobiliários

Os artigos 6.º, 35.º, 258.º, 259.º, 260.º, 265.º, 268.º, 274.º, 279.º, 280.º, 281.º, 284.º, 352.º, 355.º, 359.º, 361.º, 363.º, 372.º, 388.º, 389.º, 395.º, 396.º e 400.º do Código dos Valores Mobiliários, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 486/99, de 13 de novembro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — A CMVM e as entidades gestoras de mercados regulamentados, de sistemas de liquidação, de câmara de compensação, de sistemas centralizados de valores mobiliários e as contrapartes centrais podem exigir a tradução para português de documentos redigidos em língua estrangeira que lhes sejam remetidos no âmbito das suas funções.

Artigo 35.º

[...]

1 — As entidades gestoras de mercados regulamentados, de sistemas de negociação multilateral, de sistemas de liquidação e de câmara de compensação e as

contrapartes centrais podem constituir ou promover a constituição de fundos de garantia.

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

Artigo 258.º

[...]

1 — O disposto no presente capítulo é aplicável a todas as operações em que intervenha uma contraparte central.

2 — Sem prejuízo do disposto nos artigos seguintes, e na demais legislação aplicável, a autorização e o exercício da atividade das contrapartes centrais obedecem ao disposto no Regulamento (UE) n.º 648/2012, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, e nos respetivos atos delegados e atos de execução.

3 — As operações em que intervenha uma contraparte central tornam-se eficazes perante esta após o seu registo junto da mesma.

4 — Além das operações previstas no Regulamento (UE) n.º 648/2012, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, estão ainda sujeitas a compensação com interposição de contraparte central as operações realizadas em mercado regulamentado e sistema de negociação multilateral sobre os instrumentos financeiros referidos nas alíneas *e*) e *f*) do n.º 1 do artigo 2.º

Artigo 259.º

[...]

1 — A contraparte central deve assegurar a boa gestão das operações.

2 — [Revogado].

3 — [...].

4 — [...].

Artigo 260.º

Princípios gerais

1 — A contraparte central deve adotar medidas adequadas à prevenção e gestão dos riscos, nomeadamente de crédito, de liquidez e operacionais, bem como medidas adequadas ao bom funcionamento dos mecanismos adotados e à proteção dos mercados.

2 — A contraparte central deve ter mecanismos de governo sólidos, que permitam a sua gestão sã e prudente.

3 — [Revogado].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

Artigo 265.º

Registo de regras da contraparte central

1 — [Revogado].

2 — As regras da contraparte central que assegurem o adequado exercício da sua atividade, designadamente as relativas ao seu governo, funcionamento, gestão de riscos, segregação, portabilidade, admissão e manutenção de membros compensadores, são objeto de registo

na CMVM, o qual visa a verificação da sua suficiência, adequação e legalidade.

3 — [Revogado].

4 — [...].

Artigo 268.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

a) [...].

b) [...].

c) Entidades gestoras de câmara de compensação; e

d) Contrapartes centrais.

3 — [Revogado].

4 — [...].

5 — De acordo com as regras do sistema, o mesmo participante pode atuar apenas como agente de liquidação ou câmara de compensação, ou exercer ambas as funções.

6 — As regras das câmaras de compensação são objeto de registo na CMVM, o qual visa a verificação da sua suficiência, adequação e legalidade, devendo as mesmas ser divulgadas ao público.

7 — [Anterior n.º 6].

Artigo 274.º

[...]

1 — As ordens de transferência são introduzidas no sistema pelos participantes ou, por delegação destes, pela entidade gestora do mercado regulamentado ou do sistema de negociação multilateral onde os instrumentos financeiros foram transacionados, pela entidade que assuma as funções de câmara de compensação ou pela contraparte central relativamente às operações realizadas nesse mercado ou sistema.

2 — [...].

3 — [...].

Artigo 279.º

[...]

1 — [...].

2 — A obrigação a que se refere o número anterior incumbe ao participante que introduziu no sistema a ordem de transferência ou que tenha sido indicado pela entidade gestora do mercado regulamentado ou do sistema de negociação multilateral onde se efetuaram as operações a liquidar, pela entidade que assuma as funções de câmara de compensação ou pela contraparte central relativamente a essas operações.

3 — [...].

4 — [...].

Artigo 280.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — Nos casos em que exista contraparte central, é esta que aciona os procedimentos previstos para as situações de incumprimento.

5 — [...].

6 — [...].

Artigo 281.º

[...]

1 — [...].

a) [...].

b) Entidades que assumam as funções de câmara de compensação ou contrapartes centrais;

c) [...].

d) [...].

e) [...].

2 — [...].

Artigo 284.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — Se o operador do sistema de liquidação tiver constituído garantias em favor de outro operador no quadro de um sistema interoperável, os direitos do operador do sistema que constituiu as garantias não são afetados por um eventual processo de insolvência relativo ao operador do sistema que as recebeu.

Artigo 352.º

[...]

1 — [...].

2 — Quando no mercado de instrumentos financeiros se verifique perturbação que ponha em grave risco a economia nacional, pode o Governo, por portaria do Primeiro-Ministro e do membro do Governo responsável pela área das finanças, ordenar as medidas apropriadas, nomeadamente a suspensão temporária de mercados regulamentados ou sistemas de negociação multilateral, de certas categorias de operações ou da atividade de entidades gestoras de mercados regulamentados, de sistemas de negociação multilateral, de sistemas de liquidação, de câmara de compensação, de sistemas centralizados de valores mobiliários e de contrapartes centrais.

Artigo 355.º

[...]

1 — [...].

a) [...].

b) [...].

c) Entidades gestoras de sistemas de liquidação, de câmara de compensação, de sistemas centralizados de valores mobiliários e contrapartes centrais;

d) [...].

e) [...].

f) [...].

2 — [...].

3 — [...].

Artigo 359.º

[...]

1 — [...].

a) Entidades gestoras de mercados regulamentados, de sistemas de negociação multilateral, de sistemas de

liquidação, de câmara de compensação, de sistemas centralizados de valores mobiliários e contrapartes centrais;

- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) [...];
- i) [...];
- j) [...];
- k) [...].

- 2 — [...].
- 3 — [...].

Artigo 361.º

[...]

- 1 — [...].
- 2 — [...].

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...].

e) Substituir-se às entidades gestoras de mercados regulamentados, de sistemas de negociação multilateral, de sistemas de liquidação, de câmara de compensação, de sistemas centralizados de valores mobiliários e às contrapartes centrais quando estas não adotem as medidas necessárias à regularização de situações anómalas que ponham em causa o regular funcionamento do mercado, da atividade exercida ou os interesses dos investidores;

- f) [...];
- g) [...].

- 3 — [...].
- 4 — [...].

Artigo 363.º

[...]

- 1 — [...].

a) As entidades gestoras de mercados regulamentados, de sistemas de negociação multilateral, de sistemas de liquidação, de câmara de compensação, de sistemas centralizados de valores mobiliários e as contrapartes centrais;

- b) [...];
- c) [...].

- 2 — [...].
- 3 — [...].
- 4 — [...].

Artigo 372.º

[...]

1 — Nos limites da lei e dos regulamentos, as entidades gestoras dos mercados regulamentados, dos sistemas de negociação multilateral, dos sistemas de liquidação, das câmaras de compensação, dos sistemas centralizados de valores mobiliários e as contrapartes centrais podem regular autonomamente as atividades por si geridas.

- 2 — [...].

Artigo 388.º

[...]

- 1 — [...].
- 2 — [...].
- 3 — [...].

- a) [...];

b) Entidades gestoras de mercados regulamentados, de sistemas de negociação multilateral, de sistemas de liquidação, de câmara de compensação, de sistemas centralizados de valores mobiliários, contrapartes centrais ou sociedades gestoras de participações sociais nestas entidades.

- 4 — [...].
- 5 — [...].
- 6 — [...].

Artigo 389.º

[...]

- 1 — [...].
- 2 — [...].
- 3 — [...].

- a) [...];

b) Envio às entidades gestoras de mercados regulamentados, de sistemas de negociação multilateral, de sistemas de liquidação, de câmara de compensação, de sistemas centralizados de valores mobiliários e às contrapartes centrais de informação que não seja completa, verdadeira, atual, clara, objetiva e lícita;

- c) [...];
- d) [...];
- e) [...].

- 4 — [...].
- 5 — [...].

Artigo 395.º

[...]

- 1 — [...].
- 2 — [...].

- a) [...];

- b) [...];

c) A realização de operações por titulares de órgãos de administração, direção e fiscalização de intermediários financeiros ou de entidades gestoras de mercados regulamentados, de sistemas de negociação multilateral, de sistemas de liquidação, de câmara de compensação, de sistemas centralizados de valores mobiliários e contrapartes centrais, bem como pelos respetivos trabalhadores, se tais operações lhes estiverem vedadas;

- d) [...].

- 3 — [...].

Artigo 396.º

[...]

- 1 — [...].

a) O exercício das funções de câmara de compensação, da atividade de contraparte central e das funções de

sistema de liquidação fora dos casos e termos previstos em lei ou regulamento, em particular o exercício por entidade não autorizada para o efeito;

b) O funcionamento de câmara de compensação, de contraparte central ou de sistema de liquidação sem registo das regras na CMVM, sem a divulgação ao público das regras ou com violação de regras registadas;

c) [...];

d) [...];

e) A violação, por entidade que exerça as funções de câmara de compensação ou por contraparte central, do dever de adotar as medidas necessárias à minimização dos riscos e adequadas ao bom funcionamento dos mecanismos adotados e à proteção dos mercados;

f) A violação, por contraparte central, dos deveres relativos a segregação e portabilidade e aos requisitos prudenciais.

2 — [Revogado].

Artigo 400.º

[...]

[...]:

a) [...];

b) Contraordenação grave, quando o agente seja intermediário financeiro ou qualquer das entidades a que se refere a alínea b) do n.º 3 do artigo 388.º, no exercício das respetivas atividades;

c) [...].»

Artigo 20.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 221/2000, de 9 de setembro

O artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 221/2000, de 9 de setembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 85/2011, de 29 de junho, e 18/2013, de 6 de fevereiro, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — Se o operador tiver constituído garantias em favor de outro operador no quadro de um sistema interoperável, os direitos do operador do sistema que constituiu as garantias não são afetados por um eventual processo de insolvência relativo ao operador do sistema que as recebeu.

4 — [Anterior n.º 3].»

Artigo 21.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 357-C/2007, de 31 de outubro

1 — Os artigos 1.º, 2.º, 42.º e 44.º do Decreto-Lei n.º 357-C/2007, de 31 de outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 52/2010, de 26 de maio, e 18/2013, de 6 de fevereiro passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

[...]

1 — O presente decreto-lei regula o regime jurídico das sociedades gestoras de mercado regulamentado, das

sociedades gestoras de sistemas de negociação multilateral, das sociedades gestoras de câmara de compensação, das sociedades gestoras de sistema de liquidação e das sociedades gestoras de sistema centralizado de valores mobiliários.

2 — [...].

3 — [...].

Artigo 2.º

[...]

As sociedades gestoras de mercado regulamentado, as sociedades gestoras de sistema de negociação multilateral, as sociedades gestoras de câmara de compensação, as sociedades gestoras de sistema de liquidação e as sociedades gestoras de sistema centralizado de valores mobiliários devem adotar o tipo sociedade anónima.

Artigo 42.º

[...]

1 — As sociedades gestoras referidas na alínea c) do n.º 2 do artigo 268.º do Código dos Valores Mobiliários devem usar na sua firma a denominação «sociedade gestora de câmara de compensação» ou abreviadamente «SGCC».

2 — [Revogado].

3 — Sem prejuízo do disposto no presente título, às sociedades referidas no n.º 1 é aplicável, com as devidas adaptações, o título II do presente decreto-lei, com exceção do seu capítulo III.

Artigo 44.º

[...]

[...]:

a) Exercício da atividade de sociedades gestoras de câmara de compensação;

b) Meios técnicos, humanos e materiais e técnicas de gestão de risco necessárias para a concessão de registo às sociedades gestoras de câmara de compensação;

c) [...].»

2 — É alterada a epígrafe do título III do Decreto-Lei n.º 357-C/2007, de 31 de outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 52/2010, de 26 de maio, e 18/2013, de 6 de fevereiro, que passa a ter a seguinte redação:

«TÍTULO III

Sociedades gestoras de câmara de compensação»

CAPÍTULO VI

Disposições transitórias e finais

Artigo 22.º

Disposições transitórias

1 — As disposições previstas nos Regulamentos da CMVM n.ºs 4/2007 sobre Entidades Gestoras de Merca-

dos, Sistemas e Serviços, e 5/2007 sobre Compensação, Contraparte Central e Liquidação mantêm-se em vigor em tudo o que não contrarie o regime aprovado pelo presente decreto-lei.

2 — As remissões legais ou contratuais para o Decreto-Lei n.º 357-C/2007, de 31 de outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 52/2010, de 26 de maio, e 18/2013, de 6 de fevereiro, relativas às contrapartes centrais consideram-se feitas para as disposições correspondentes do regime jurídico das contrapartes centrais aprovado em anexo ao presente decreto-lei.

Artigo 23.º

Disposições regulamentares

1 — Cabe ao Banco de Portugal, à CMVM e ao Instituto de Seguros de Portugal aprovar a regulamentação necessária para assegurar a supervisão do cumprimento dos deveres impostos pelo Regulamento às contrapartes financeiras, na respetiva área de atuação.

2 — Cabe à CMVM aprovar a regulamentação necessária para assegurar a supervisão do cumprimento dos deveres impostos pelo Regulamento às contrapartes não financeiras e às contrapartes centrais.

Artigo 24.º

Norma revogatória

São revogados:

a) O n.º 2 do artigo 259.º, o n.º 3 do artigo 260.º, os artigos 261.º a 264.º, os n.ºs 1 e 3 do artigo 265.º, o n.º 3 do artigo 268.º e o n.º 2 do artigo 396.º do Código dos Valores Mobiliários, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 486/99, de 13 de novembro;

b) O n.º 2 do artigo 42.º e o artigo 43.º do Decreto-Lei n.º 357-C/2007, de 31 de outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 52/2010, de 26 de maio, e 18/2013, de 6 de fevereiro;

c) A alínea e) do ponto 1.º da Portaria n.º 1619/2007, de 26 de dezembro.

Artigo 25.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 30 dias a contar da data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 27 de fevereiro de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque* — *Luís Álvaro Barbosa de Campos Ferreira* — *Paula Maria von Hafe Teixeira da Cruz* — *António de Magalhães Pires de Lima*.

Promulgado 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*.

ANEXO

(a que se refere o artigo 5.º)

Regime jurídico das contrapartes centrais

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Tipo societário, firma e sede

1 — As contrapartes centrais adotam o tipo sociedade anónima.

2 — A firma das contrapartes centrais inclui a denominação «contraparte central» ou abreviadamente «CC».

3 — As contrapartes centrais têm a sua sede estatutária e efetiva administração em Portugal.

Artigo 2.º

Número de acionistas

As contrapartes centrais constituem-se e subsistem com qualquer número de acionistas.

Artigo 3.º

Aquisição de imóveis

As contrapartes centrais não podem adquirir imóveis que não sejam indispensáveis à sua instalação e funcionamento.

CAPÍTULO II

Participações qualificadas e divulgação de participações

Artigo 4.º

Imputação de direitos de voto e elementos para a avaliação prudencial

1 — No cômputo dos direitos de voto do participante na contraparte central é aplicável o disposto nos artigos 20.º, 20.º-A e 21.º do Código dos Valores Mobiliários, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 486/99, de 13 de novembro, com as devidas adaptações.

2 — No cômputo das participações qualificadas, tal como definidas no ponto 20 do artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º 648/2012, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012 (Regulamento), nas contrapartes centrais não são considerados:

a) Os direitos de voto detidos em resultado da tomada firme ou da colocação com garantia de instrumentos financeiros, desde que os direitos de voto não sejam exercidos ou de outra forma utilizados para intervir na gestão da sociedade e sejam cedidos no prazo de um ano a contar da aquisição;

b) As ações transacionadas exclusivamente para efeitos de operações de compensação;

c) As participações de intermediário financeiro atuando como criador de mercado que atinjam ou ultrapassem 5 % dos direitos de voto correspondentes ao capital social, desde que aquele não intervenha na gestão da sociedade participada, nem a influencie a adquirir essas ações ou a apoiar o seu preço;

d) As ações detidas por entidades de custódia, atuando nessa qualidade, desde que demonstrem perante a Comissão do Mercado de Valores Mobiliários (CMVM) que apenas podem exercer os direitos de voto associados às ações sob instruções comunicadas por escrito ou por meios eletrónicos.

3 — Para efeitos das alíneas b) e c) do número anterior, aplica-se o disposto no artigo 16.º-A e no artigo 18.º do Código dos Valores Mobiliários, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 486/99, de 13 de novembro.

4 — Para efeitos do artigo 32.º do Regulamento, a CMVM estabelece por regulamento os elementos exigíveis para a avaliação da adequação do adquirente potencial e da solidez financeira do projeto de aquisição.

5 — Para efeitos da apreciação prevista no número anterior, a CMVM solicita o parecer do Banco de Portugal ou do Instituto de Seguros de Portugal, consoante aplicável, caso o proposto adquirente esteja sujeito à supervisão de alguma dessas autoridades.

Artigo 5.º

Comunicação à Comissão do Mercado de Valores Mobiliários

1 — Os atos mediante os quais seja concretizada a aquisição, o aumento, a alienação ou a diminuição de participação qualificada sujeitos à comunicação prévia prevista no n.º 2 do artigo 31.º do Regulamento, são comunicados à CMVM e à contraparte central pelos participantes, no prazo de 15 dias.

2 — A contraparte central comunica à CMVM, logo que dela tenha conhecimento, qualquer alteração na sua composição acionista.

Artigo 6.º

Inibição de direitos de voto

1 — A aquisição ou o reforço de participação qualificada determina a inibição do exercício dos direitos de voto inerentes à participação na medida necessária para impedir o adquirente de exercer na sociedade, através do voto, influência superior àquela que detinha antes da aquisição ou do reforço da participação, desde que se verifique alguma das seguintes situações:

a) Não ter o adquirente cumprido a obrigação de comunicação da aquisição da referida participação, nos termos do n.º 2 do artigo 31.º do Regulamento;

b) Ter o adquirente adquirido ou aumentado a sua participação depois de ter cumprido a comunicação prevista no n.º 2 do artigo 31.º, mas antes de a CMVM se ter pronunciado, nos termos dos artigos 31.º e 32.º, todos do Regulamento;

c) Ter-se a CMVM oposto ao projeto de aquisição ou de aumento de participação qualificada.

2 — O incumprimento do dever de comunicação referido no n.º 1 do artigo anterior determina a inibição dos direitos de voto, até à realização da comunicação em falta.

Artigo 7.º

Regime especial de invalidade de deliberações

1 — Sempre que a CMVM ou o órgão de administração da contraparte central tenha conhecimento de alguma situação de inibição de exercício de direitos de voto, nos termos do disposto no artigo anterior, deve comunicar ime-

diatamente esse facto ao presidente da mesa da assembleia geral da sociedade, devendo este atuar de forma a impedir o exercício dos direitos de voto inibidos.

2 — São anuláveis as deliberações sociais tomadas com base em votos inibidos, salvo se se provar que a deliberação teria sido adotada sem aqueles votos.

3 — A anulabilidade da deliberação pode ser arguida nos termos gerais ou, ainda, pela CMVM.

Artigo 8.º

Divulgação de participações

O órgão de administração da contraparte central deve promover a divulgação no respetivo sítio na Internet:

a) De informação relativa a participações qualificadas, incluindo a aquisição, aumento, diminuição e cessação das mesmas, bem como a identidade dos respetivos titulares, em relação quer ao capital social representado por ações com direito a voto, quer ao capital social total;

b) Até ao quinto dia anterior ao da realização da assembleia geral, da lista dos acionistas que sejam titulares de ações representativas de mais de 2 % do capital social representado por ações com direito de voto ou do capital social total.

CAPÍTULO III

Administração e fiscalização

Artigo 9.º

Idoneidade, disponibilidade e qualificação dos titulares dos órgãos de administração e de fiscalização

1 — À apreciação dos requisitos de idoneidade, de disponibilidade e de qualificação profissional dos titulares dos órgãos de administração e de fiscalização das contrapartes centrais são aplicáveis, com as devidas adaptações, os n.ºs 2 e 3 do artigo 30.º e os artigos 31.º e 33.º do Regime Geral das Instituições de Crédito e Sociedades Financeiras, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 298/92, de 31 de dezembro.

2 — A CMVM, para efeitos da verificação dos requisitos previstos no presente artigo, troca informações com o Banco de Portugal e com o Instituto de Seguros de Portugal.

3 — Para efeitos do presente artigo, considera-se verificada a idoneidade, disponibilidade e qualificação dos membros dos órgãos de administração e dos órgãos de fiscalização que se encontrem registados junto do Banco de Portugal ou do Instituto de Seguros de Portugal, quando esse registo esteja sujeito a condições de idoneidade, a menos que factos supervenientes à data do referido registo conduzam a CMVM a pronunciar-se em sentido contrário.

4 — A CMVM comunica ao Banco de Portugal ou ao Instituto de Seguros de Portugal, consoante aplicável, qualquer decisão no sentido da não verificação da idoneidade, disponibilidade e qualificação dos membros dos órgãos de administração e dos órgãos de fiscalização que se encontrem registados junto dessas autoridades de supervisão.

Artigo 10.º

Comunicação de designação dos titulares dos órgãos de administração e de fiscalização

1 — A designação de titulares dos órgãos de administração e de fiscalização é comunicada à CMVM pela contraparte central até 15 dias após a sua ocorrência.

2 — A contraparte central ou qualquer interessado podem comunicar à CMVM a intenção de designação de titulares dos órgãos de administração ou de fiscalização daquela.

3 — A CMVM pode deduzir oposição àquela designação ou intenção de designação, com fundamento na falta de idoneidade, disponibilidade ou qualificação profissional, no prazo de 30 dias após ter recebido a comunicação da designação ou intenção de designação da pessoa em causa.

4 — A dedução de oposição com fundamento em falta de idoneidade, disponibilidade ou qualificação profissional dos titulares dos órgãos de administração ou de fiscalização é comunicada aos interessados e à contraparte central.

5 — Os titulares dos órgãos de administração e de fiscalização, ainda que já designados, não podem iniciar o exercício daquelas funções antes de decorrido o prazo referido no n.º 3.

6 — A falta de comunicação à CMVM ou o exercício de funções antes de decorrido o prazo de oposição referido no n.º 3 não determina a invalidade dos atos praticados pela pessoa em causa no exercício das suas funções.

7 — Se em relação a qualquer titular dos órgãos de administração ou de fiscalização deixarem de se verificar, por facto superveniente ou não conhecido pela CMVM à data do ato de não oposição, os requisitos enunciados no n.º 1 do artigo anterior, a CMVM notifica a contraparte central para, no prazo que seja fixado, pôr termo às funções das pessoas em causa e promover a respetiva substituição.

CAPÍTULO IV

Exercício da atividade

Artigo 11.º

Código deontológico

1 — As contrapartes centrais aprovam um código deontológico ao qual ficam sujeitos:

- a) Os titulares dos seus órgãos sociais;
- b) Os seus trabalhadores;
- c) Os membros compensadores.

2 — O código deontológico regula, designadamente:

- a) As regras relativas ao exercício de funções e à detenção de participações qualificadas pelos titulares dos seus órgãos de administração noutras entidades, destinadas a prevenir a ocorrência de conflitos de interesses;
- b) Os padrões de diligência e aptidão profissional que devam ser observados em todas as atividades da sociedade;
- c) As sanções adequadas à gravidade da violação das suas regras.

3 — As normas que tenham por destinatários os titulares dos órgãos sociais, os trabalhadores da sociedade e os membros compensadores devem estabelecer níveis elevados de exigência.

4 — O código deontológico e respetivas alterações devem ser comunicados à CMVM no prazo de 15 dias após a sua aprovação.

Artigo 12.º

Segredo profissional

1 — Os titulares dos órgãos sociais das contrapartes centrais, os seus colaboradores e as pessoas que lhe prestem, a

título permanente ou ocasional, quaisquer serviços, estão sujeitos a segredo profissional quanto a todos os factos e elementos cujo conhecimento lhes advenha do exercício das suas funções ou da prestação dos seus serviços.

2 — O dever de segredo não cessa com o termo das funções ou dos serviços.

3 — Os factos e elementos abrangidos pelo dever de segredo só podem ser revelados nos termos previstos na lei.

Artigo 13.º

Poder disciplinar e deveres de notificação

1 — Estão sujeitas ao poder disciplinar da contraparte central, nos termos previstos no código deontológico, as pessoas referidas nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 11.º

2 — Constitui infração disciplinar a violação dos deveres a que estão sujeitas as pessoas referidas no n.º 1, previstos na lei, em regulamento ou no código deontológico.

3 — As sanções disciplinares aplicadas são comunicadas à CMVM.

4 — Se a infração configurar igualmente contraordenação ou crime público, o órgão de administração da sociedade comunica-o, de imediato, à CMVM.

CAPÍTULO V

Intervenção da Comissão do Mercado de Valores Mobiliários

Artigo 14.º

Registo de contraparte central

A CMVM mantém um registo das contrapartes centrais por si autorizadas nos termos dos artigos 14.º e 17.º do Regulamento.

Artigo 15.º

Regulamentação

Cabe à CMVM, no prazo de 90 dias, a regulamentação das matérias relativas à concretização do regime aplicável às contrapartes centrais no que respeita a:

- a) Instrução do pedido de autorização de uma contraparte central nos termos do Regulamento;
- b) Requisitos informativos relativos à divulgação e a comunicações respeitantes a participações qualificadas e à designação de titulares dos órgãos de administração e de fiscalização;
- c) Informação financeira a reportar à CMVM e a divulgar ao público.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Decreto-Lei n.º 41/2014

de 18 de março

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2013/9/UE, da Comissão, de 11 de março de 2013, que altera o anexo III da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade.

A Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, de que a União Europeia é parte, declara, na alínea f) do artigo 3.º que a acessibilidade consubstancia um dos seus princípios gerais e exige, no artigo 9.º, que os Estados Partes tomem as medidas apropriadas para assegurar a acessibilidade às pessoas com deficiência, em condições de igualdade com os demais, devendo essas medidas incluir a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade.

Considerando que o n.º 2 do artigo 216.º do Tratado de Funcionamento da União Europeia, determina que os acordos celebrados pela União vinculam os Estados-membros, o Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 182/2012, de 6 de agosto, que transpõe para o direito interno a Diretiva n.º 2008/57/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, deve ser alterado em conformidade com a diretiva ora transposta.

Por outro lado, o Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários, declara, no considerando 10, que as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida têm o mesmo direito que os restantes cidadãos à liberdade de circulação, à liberdade de escolha e à não-discriminação e devem dispor de oportunidades de acesso ao transporte ferroviário comparáveis às dos restantes cidadãos. O artigo 21.º do referido Regulamento exige que as empresas ferroviárias e os gestores de estações assegurem, mediante a aplicação da Especificação Técnica de Interoperabilidade (ETI) relativa às pessoas com mobilidade reduzida, a acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida às estações, aos cais, ao material circulante e a todas as instalações.

As medidas previstas em nada afetam o princípio de aplicação gradual anteriormente estabelecido, designadamente no sentido de que os subsistemas alvo indicados numa ETI podem ser estabelecidos gradualmente num prazo razoável e de que cada ETI deve indicar a estratégia da sua execução com vista a uma transição gradual da situação existente para a situação final, na qual a conformidade com a ETI será a norma.

Assim, sendo a acessibilidade um requisito essencial, simultaneamente um requisito geral para a interoperabilidade do sistema ferroviário e um requisito aplicável especificamente aos subsistemas «infraestrutura», «material circulante», «exploração» e «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros», deve o anexo III do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 182/2012, de 6 de agosto, ser alterado em conformidade.

Outrossim, o presente decreto-lei visa ainda corrigir algumas disposições do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 182/2012, de 6 de agosto, dando resposta à Comissão Europeia no âmbito da notificação de incumprimento sobre a transposição da Diretiva n.º 2008/57/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2013/9/UE, da Comissão, de 11 de

março de 2013, que altera o anexo III da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade, procedendo à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 182/2012, de 6 de agosto.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro

Os artigos 8.º, 16.º, 20.º, 21.º, 23.º, 24.º, 26.º e 27.º do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 182/2012, de 6 de agosto, passam a ter a seguinte redação.

«Artigo 8.º

[...]

1 — [...]:

a) A projetos de novos subsistemas, à renovação ou readaptação de subsistemas existentes ou a qualquer dos elementos contemplados no n.º 1 do artigo 1.º e no n.º 2 do artigo 3.º que se encontrem em estado avançado de desenvolvimento ou sejam objeto de contratos em execução quando da publicação dessas ETI.

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

Artigo 16.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — No caso de as ETI aplicáveis permitirem, o organismo notificado pode emitir certificados de conformidade para séries de subsistemas ou determinadas partes desses subsistemas.

7 — [...].

8 — Por entidade adjudicante, entende-se qualquer entidade, pública ou privada, que encomende o projeto e ou a construção, a renovação ou a readaptação de um subsistema, podendo essa entidade ser uma empresa ferroviária, um gestor de infraestrutura, um detentor ou o concessionário responsável pela execução de um projeto.

Artigo 20.º

[...]

1 — Qualquer autorização concedida por um Estado membro é válida em todos os Estados Membros, sem prejuízo do disposto nos artigos 23.º e 26.º relativamente às autorizações complementares.

2 — O IMT, I. P., clarifica, através de deliberação do conselho diretivo, se são necessárias autorizações complementares em conformidade com o disposto no artigo 23.º, no caso dos veículos conformes com as ETI,

ou se são necessárias autorizações complementares em conformidade com o artigo 26.º, no caso de veículos não conformes com as ETI.

3 — No caso de veículos que circulem entre um Estado membro e um país terceiro numa rede cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União Europeia e aos quais possa ser concedida uma derrogação nos termos do artigo 8.º ou que configurem casos específicos, as normas nacionais referidas nos artigos 22.º e 25.º podem incluir acordos internacionais, desde que estes sejam compatíveis com a legislação comunitária.

4 — As autorizações de entrada em serviço de veículos concedidas antes de 19 de julho de 2008, incluindo as autorizações concedidas ao abrigo de acordos internacionais, em particular o Regulamento para a Utilização Recíproca das Carruagens e dos Furgões em Tráfego Internacional (RIC) e o Regulamento para a Utilização Recíproca dos Vagões em Tráfego Internacional (RIV), continuam válidas em conformidade com as condições em que tenham sido concedidas.

5 — O disposto no número anterior prevalece sobre os artigos 22.º, 23.º, 25.º e 26.º

6 — [...].

7 — [...].

8 — [...].

Artigo 21.º

[...]

1 — Qualquer decisão de recusa de entrada em serviço de um veículo deve ser devidamente fundamentada.

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — [...].

Artigo 23.º

[...]

1 — [...].

2 — No caso de veículos que tenham entrado em serviço nos termos do artigo anterior, mas que não estejam cobertos pelo número anterior, o IMT, I. P., decide se são necessárias autorizações complementares para circular em território nacional, aplicando-se, nesse caso, o disposto nos números seguintes, bem como o disposto no artigo seguinte.

3 — [...].

a) Prova documental de que a entrada em serviço foi autorizada noutro Estado-membro nos termos do disposto no artigo anterior;

b) [...]

c) [...]

d) [...].

4 — [...].

Artigo 24.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

a) 60 dias após a apresentação da documentação referida no n.º 3 do artigo anterior;

b) [...]

c) [...].

Artigo 26.º

[...]

1 — [...].

2 — [...].

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — O IMT, I. P., define, após consultar o requerente, o âmbito e o conteúdo das informações complementares, das análises de risco ou dos ensaios solicitados.

7 — O gestor da infraestrutura, em consulta com o requerente, deve diligenciar no sentido de assegurar que os eventuais ensaios se realizem no prazo de 90 dias a contar da apresentação do pedido pelo requerente, devendo o IMT, I. P., se for caso disso, tomar medidas para assegurar a realização dos ensaios.

8 — [Anterior próémio do n.º 6]:

a) [Anterior alínea a) do n.º 6];

b) Anterior alínea b) do n.º 6;

c) Anterior alínea c) do n.º 6.

Artigo 27.º

[...]

1 — [...].

2 — Um veículo conforme com um tipo já autorizado num Estado-membro, é autorizado em território nacional com base numa declaração de conformidade com esse tipo apresentada pelo requerente, sem mais verificações.

3 — [...].

4 — [...].

5 — [...].

6 — [...].

7 — A declaração de conformidade com o tipo é estabelecida de acordo com:

a) Os procedimentos de verificação das ETI aplicáveis, no caso dos veículos conformes com as ETI;

b) Os procedimentos de verificação definidos nos módulos D ou E da Decisão 93/465/CEE, no caso dos veículos não conformes com as ETI.»

Artigo 3.º

Alteração aos anexos III e VIII do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro

Os anexos III e VIII do Decreto-Lei n.º 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 182/2012, de 6 de agosto, passam a ter a redação constante do anexo ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no primeiro dia útil seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 13 de fevereiro de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Luis Álvaro Barbosa de Campos Ferreira* — *Leonardo Bandeira de Melo Mathias*.

Promulgado 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*.

ANEXO

(a que se refere o artigo 3.º)

«ANEXO III

[...]

[...]

1. — [...]:

1.1. — [...]

1.2. — [...]

1.3. — [...]

1.4. — [...]

1.5. — [...]

1.6. — Acessibilidade

1.6.1. — Os subsistemas «infraestrutura» e «material circulante» devem ser acessíveis às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, a fim de lhes assegurar acesso em condições de igualdade com os demais, mediante a prevenção ou a remoção de barreiras e outras medidas apropriadas. Essas medidas devem abranger a conceção, a construção, a renovação, a adaptação, a manutenção e a exploração das partes pertinentes dos subsistemas a que o público tem acesso.

1.6.2. — Os subsistemas «exploração» e «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros» devem proporcionar a funcionalidade necessária que facilite às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida o acesso em condições de igualdade com os demais, mediante a prevenção ou a remoção de barreiras e outras medidas apropriadas.

2. — [...]:

2.1. — [...]:

2.1.1. — [...]

2.1.2. — Acessibilidade

2.1.2.1. — Os subsistemas de infraestrutura a que o público tem acesso devem ser acessíveis às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, em conformidade com a subsecção 1.6.

2.2. — [...]:

2.3. — [...]

2.4. — [...]:

2.4.1. — [...]

2.4.2. — [...]

2.4.3. — [...]

2.4.4. — [...]

2.4.5. — Acessibilidade:

2.4.5.1. — Os subsistemas de material circulante a que o público tem acesso devem ser acessíveis às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, em conformidade com a subsecção 1.6.

2.5. — [...]

2.6. — [...]

2.6.1. — [...]

2.6.2. — [...]

2.6.3. — [...]

2.6.4. — Acessibilidade:

2.6.4.1. — Devem ser tomadas medidas adequadas a fim de assegurar que as regras de exploração proporcionem a funcionalidade necessária para garantir acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

2.7. — [...]:

2.7.1. — [...]

2.7.2. — [...]

2.7.3. — [...]

2.7.4. — [...]

2.7.5. — Acessibilidade

2.7.5.1. — Devem ser tomadas medidas adequadas a fim de assegurar que os subsistemas de aplicações telemáticas para os serviços de passageiros proporcionem a funcionalidade necessária para garantir acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

ANEXO VIII

[...]

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — O organismo deve subscrever um seguro de responsabilidade civil.

7 — [...]

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E ENERGIA

Decreto-Lei n.º 42/2014

de 18 de março

O Decreto-Lei n.º 164/2001, de 23 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 69/2003, de 10 de abril, aprovou o regime jurídico da prevenção e controlo dos perigos associados a acidentes graves que envolvem substâncias perigosas e transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 96/82/CE, do Conselho, de 9 de dezembro de 1996, relativa à prevenção de riscos de acidentes graves que envolvam substâncias perigosas, alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de setembro de 2003. Esta Diretiva, foi posteriormente alterada pela Diretiva n.º 2003/105/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2003, transposta pelo Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de julho, que estabeleceu o regime de prevenção de acidentes graves que envolvam substâncias perigosas e a limitação das suas consequências para o homem e o ambiente.

A Diretiva n.º 2012/18/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012 (Diretiva Seveso III), relativa ao controlo dos perigos associados a acidentes graves que envolvem substâncias perigosas, determina a revogação da Diretiva n.º 96/82/CE, do Conselho, de 9 de dezembro de 1996 (Diretiva Seveso II), e deverá ser transposta para o direito nacional até 31 de maio de 2015. Porém, a mesma diretiva determina, no seu artigo 30.º, com caráter imediato, uma alteração ao Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de julho, no sentido de aditar os fuelóleos pesados aos produtos petrolíferos, no âmbito das substâncias, misturas ou preparações a notificar em função da sua utilização com referência aos limiares estabelecidos.

A revisão desta matéria decorre, essencialmente, da necessidade de adaptação do texto legal vigente às modificações verificadas na legislação europeia no âmbito da classificação, embalagem e rotulagem de substâncias e misturas, nomeadamente, o Regulamento (CE) n.º 1272/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, o qual é de aplicação obrigatória para substâncias e misturas a partir de 1 de junho de 2015.

Nestes termos, procede-se à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de julho, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2003/105/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro, que alterou a Diretiva n.º 96/82/CE, do Conselho, de 9 de dezembro, relativa ao controlo dos perigos associados a acidentes graves que envolvam substâncias perigosas, alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de setembro de 2003, por efeito do estabelecido no artigo 30.º da Diretiva n.º 2012/18/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, que determina a alteração à parte 1 do anexo I da Diretiva n.º 96/82/CE, do Conselho, de 9 de dezembro.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de julho, transpondo para a ordem jurídica interna o artigo 30.º da Diretiva n.º 2012/18/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, no sentido de conformar a parte 1 do anexo I com a referida Diretiva.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de julho

O artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de julho, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

[...]

O presente decreto-lei estabelece o regime de prevenção de acidentes graves que envolvam substâncias perigosas e a limitação das suas consequências para

o homem e o ambiente, transpondo para o direito interno:

a) A Diretiva n.º 2003/105/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2003, que altera a Diretiva n.º 96/82/CE, do Conselho, de 9 de dezembro de 1996, relativa ao controlo dos perigos associados a acidentes graves que envolvam substâncias perigosas, com as alterações introduzidas pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de setembro de 2003;

b) O artigo 30.º da Diretiva n.º 2012/18/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012.»

Artigo 3.º

Alteração ao anexo I ao Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de julho

O anexo I ao Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de julho, é alterado com a redação constante do anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 6 de fevereiro de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque* — *Rui Manuel Parente Chancerelle de Machete* — *Miguel Bento Martins Costa Macedo e Silva* — *António de Magalhães Pires de Lima* — *Jorge Manuel Lopes Moreira da Silva*.

Promulgado 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*.

ANEXO

(a que se refere o artigo 3.º)

«ANEXO I

[...]

[...]

1. [...].

2. [...].

3. [...].

4. [...].

5. [...].

6. [...].

PARTE 1

[...]

[...].

| Coluna 1 | Coluna 2 | Coluna 3 |
|-----------------------|---|-------------|
| Substâncias perigosas | Quantidades de limiar (em toneladas) para aplicação dos | |
| | Artigos 7.º e 9.º | Artigo 10.º |
| [...] | [...] | [...] |
| [...] | [...] | [...] |
| [...] | [...] | [...] |
| [...] | [...] | [...] |
| [...] | [...] | [...] |

n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei procede à criação e regulamentação de um ciclo de estudos superiores não conferente de grau académico, em desenvolvimento do n.º 1 do artigo 15.º da Lei n.º 46/86, de 14 de outubro (Lei de Bases do Sistema Educativo), alterada pelas Leis n.ºs 115/97, de 19 de setembro, 49/2005, de 30 de agosto, e 85/2009, de 27 de agosto.

Artigo 2.º

Âmbito

1 — O presente decreto-lei aplica-se a todas as instituições de ensino superior politécnico, bem como às unidades orgânicas de ensino superior politécnico integradas em instituições de ensino superior universitário.

2 — A aplicação dos princípios constantes do presente decreto-lei aos estabelecimentos de ensino superior público militar e policial é feita através de diploma próprio.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Crédito», a unidade de medida do trabalho do estudante sob todas as suas formas, designadamente sessões de ensino de natureza coletiva, sessões de orientação pessoal de tipo tutorial, estágios, projetos, trabalhos no terreno, estudo e avaliação, nos termos do Decreto-Lei n.º 42/2005, de 22 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 107/2008, de 25 de junho;

b) «Cursos de dupla certificação de nível de qualificação 4», os cursos de educação e formação profissional que permitem obter uma habilitação escolar de nível secundário e uma certificação profissional numa determinada saída profissional, conferindo o nível 4 de qualificação do Quadro Nacional de Qualificações;

c) «Entidades que ministram cursos de dupla certificação de nível de qualificação 4», os centros de formação de gestão direta, os centros de formação profissional de gestão participada, as escolas profissionais, as escolas tecnológicas, e outras entidades, autorizados nos termos da lei a ministrar aqueles cursos;

d) «Entidades que ministram cursos de especialização tecnológica», as entidades a que se referem as alíneas *a)*, *c)*, *d)* e *e)* do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 88/2006, de 23 de maio;

e) «Horas de contacto», o tempo em horas utilizado em sessões presenciais de ensino de natureza coletiva, designadamente em salas de aula, laboratórios ou trabalhos de campo, e em sessões presenciais de orientação pessoal de tipo tutorial;

f) «Níveis de qualificação», os níveis a que se refere o anexo I da Portaria n.º 782/2009, de 23 de julho, que regula o Quadro Nacional de Qualificações e define os descritores para a caracterização dos níveis de qualificação nacionais;

g) «Perfil profissional», a descrição do conjunto de atividades e saberes requeridos para o exercício de uma determinada atividade profissional;

h) «Referencial de competências», o conjunto de competências exigidas para a obtenção de uma qualificação;

i) «Unidade curricular», a unidade de ensino do plano de estudos de um curso técnico superior profissional, com objetivos próprios e objeto de avaliação traduzida numa classificação final;

Artigo 4.º

Diploma de técnico superior profissional

1 — No ensino politécnico é conferido o diploma de técnico superior profissional.

2 — O diploma de técnico superior profissional é conferido aos que demonstrem:

a) Possuir conhecimentos e capacidade de compreensão numa área de formação, e a um nível que:

i) Sustentando-se nos conhecimentos de nível secundário, os desenvolva e aprofunde;

ii) Se apoie em materiais de ensino de nível avançado e lhes corresponda;

iii) Constitua a base para uma área de atividade profissional ou vocacional, para o desenvolvimento pessoal e para o prosseguimento de estudos com vista à conclusão de um ciclo de estudos de licenciatura;

b) Saber aplicar, em contextos profissionais, os conhecimentos e a capacidade de compreensão adquiridos;

c) Ter capacidade de identificar e utilizar informação para dar resposta a problemas concretos e abstratos bem definidos;

d) Possuir competências que lhes permitam comunicar acerca da sua compreensão das questões, competências e atividades, com os seus pares, supervisores e clientes;

e) Possuir competências de aprendizagem que lhes permitam prosseguir estudos com alguma autonomia.

Artigo 5.º

Curso técnico superior profissional

O ciclo de estudos conducente ao diploma de técnico superior profissional é integrado por um conjunto de unidades curriculares denominado curso técnico superior profissional.

Artigo 6.º

Caracterização da qualificação de nível 5

O diploma de técnico superior profissional confere uma qualificação de nível 5 do Quadro Nacional de Qualificações caracterizada por:

a) Assegurar ao diplomado conhecimentos abrangentes, especializados, factuais e teóricos, numa determinada área de estudo ou de trabalho, e consciência dos limites desses conhecimentos;

b) Dotar o diplomado de uma gama abrangente de aptidões cognitivas e práticas necessárias para conceber soluções criativas para problemas abstratos;

c) Desenvolver no diplomado a capacidade de gestão e supervisão, em contextos de estudo ou de trabalho sujeitos a alterações imprevisíveis, e de revisão e desenvolvimento do seu desempenho e do de terceiros.

Artigo 7.º

Áreas de formação

1 — As áreas de formação em que cada instituição de ensino superior confere o diploma de técnico superior profissional são definidas pelo seu órgão legal e estatutariamente competente, tendo em consideração as necessidades de formação profissional com o nível de qualificação 5, designadamente na região em que se insere.

2 — O diploma de técnico superior profissional numa determinada área de formação só pode ser conferido pelas instituições de ensino superior que disponham:

a) De um projeto educativo, científico e cultural próprio, adequado aos objetivos fixados para o ciclo de estudos a ele conducente;

b) De um corpo docente próprio, qualificado na área em causa, e adequado em número, cuja maioria seja constituída por especialistas de reconhecida experiência e competência profissional;

c) Dos recursos humanos e materiais indispensáveis para garantir o nível e a qualidade da formação, designadamente espaços letivos, equipamentos, bibliotecas e laboratórios adequados.

3 — A verificação da satisfação dos requisitos referidos nos números anteriores é feita no âmbito do processo de registo a que se refere o artigo 20.º

Artigo 8.º

Articulação com o mercado de trabalho

1 — A criação de cursos técnicos superiores profissionais, bem como a fixação dos seus planos de estudos, é precedida, obrigatoriamente, de consulta ou recolha de informação junto das seguintes organizações:

a) Entidades empregadoras e associações empresariais e ou socioprofissionais da região onde se insere a instituição de ensino superior;

b) Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional, I.P., que ouvirá o Conselho Setorial para a Qualificação respetivo;

c) Instituto do Emprego e da Formação Profissional, I.P.

2 — As instituições consultadas devem pronunciar-se num prazo não superior a 15 dias úteis.

3 — Tendo em vista a concretização da formação em contexto de trabalho e a integração no mercado de emprego, as instituições de ensino superior celebram acordos ou outras formas de parceria com empresas ou outros empregadores, associações empresariais e socioprofissionais ou outras organizações que melhor se adequem à especificidade da formação ministrada, bem como às exigências dos perfis profissionais visados.

Artigo 9.º

Condições de acesso

1 — Podem candidatar-se ao acesso aos cursos técnicos superiores profissionais:

a) Os titulares de um curso de ensino secundário ou de habilitação legalmente equivalente;

b) Os que tenham sido aprovados nas provas especialmente adequadas destinadas a avaliar a capacidade para a

frequência do ensino superior dos maiores de 23 anos, realizadas, para o curso em causa, nos termos do Decreto-Lei n.º 64/2006, de 21 de março.

2 — Podem ainda candidatar-se ao acesso aos cursos técnicos superiores profissionais os estudantes que, tendo obtido aprovação em todas as disciplinas dos 10.º e 11.º anos de um curso de ensino secundário, ou de habilitação legalmente equivalente, e não tendo concluído o curso de ensino secundário, sejam considerados aptos através de prova de avaliação de capacidade a realizar pela instituição de ensino superior.

3 — Podem igualmente candidatar-se ao acesso aos cursos técnicos superiores profissionais os titulares de um diploma de especialização tecnológica, de um diploma de técnico superior profissional ou de um grau de ensino superior, que pretendam a sua requalificação profissional.

Artigo 10.º

Prova de avaliação de capacidade

1 — A prova de avaliação de capacidade a que se refere o n.º 2 do artigo anterior realiza-se nos termos de regulamento aprovado pelo órgão legal e estatutariamente competente da instituição de ensino superior, e publicado, previamente, na 2.ª série do Diário da República.

2 — As provas de avaliação de capacidade são escritas, ou escritas e orais, e são organizadas para cada ciclo de estudos ou conjuntos de ciclos de estudos afins.

3 — O regulamento a que se refere o n.º 1 inclui, obrigatoriamente, uma descrição da estrutura da prova e dos seus referenciais.

4 — A avaliação tem como referencial os conhecimentos e aptidões correspondentes ao nível do ensino secundário nas áreas relevantes para cada curso.

5 — Todos os documentos relacionados com a realização da prova de avaliação de capacidade, incluindo as provas escritas efetuadas pelo estudante, integram o seu processo individual.

Artigo 11.º

Condições de ingresso

1 — As condições de ingresso em cada curso técnico superior profissional são fixadas pela instituição de ensino superior, em função da área de estudos em que aquele se integra.

2 — As condições de ingresso a que se refere o número anterior, bem como a forma de proceder à verificação da sua satisfação, são fixadas por regulamento aprovado pelo órgão legal e estatutariamente competente da instituição de ensino superior, publicado, previamente, na 2.ª série do Diário da República.

3 — A prova de avaliação de capacidade a que se refere o n.º 2 do artigo 9.º avalia igualmente as condições de ingresso.

4 — A avaliação das condições a que se refere o n.º 1 tem como referencial os conhecimentos e aptidões correspondentes ao nível do ensino secundário nas áreas relevantes para cada curso.

5 — Todos os documentos relacionados com a verificação da satisfação das condições de ingresso, incluindo eventuais provas escritas efetuadas pelo estudante, integram o seu processo individual.

Artigo 12.º

Duração do curso técnico superior profissional

O curso técnico superior profissional tem 120 créditos e a duração de quatro semestres letivos.

Artigo 13.º

Estrutura do curso técnico superior profissional

O curso técnico superior profissional é constituído por um conjunto de unidades curriculares organizadas nas componentes de:

- a) Formação geral e científica;
- b) Formação técnica;
- c) Formação em contexto de trabalho.

Artigo 14.º

Componente de formação geral e científica

A componente de formação geral e científica visa desenvolver atitudes e comportamentos adequados a profissionais com elevado nível de qualificação profissional e adaptabilidade ao mundo do trabalho e da empresa, e aperfeiçoar, onde tal se revele indispensável, o conhecimento dos domínios de natureza científica que fundamentam as tecnologias próprias da respetiva área de formação.

Artigo 15.º

Componente de formação técnica

A componente de formação técnica integra domínios de natureza técnica orientados para a compreensão das atividades práticas e para a resolução de problemas do âmbito do exercício profissional.

Artigo 16.º

Componente de formação em contexto de trabalho

1 — A componente de formação em contexto de trabalho visa a aplicação dos conhecimentos e saberes adquiridos às atividades práticas do respetivo perfil profissional e contempla a execução de atividades sob orientação, utilizando as técnicas, os equipamentos e os materiais que se integram nos processos de produção de bens ou de prestação de serviços.

2 — A formação em contexto de trabalho concretiza-se através de um estágio no final do ciclo de estudos.

Artigo 17.º

Organização do currículo

Na organização do currículo dos cursos técnicos superiores profissionais devem ser satisfeitos os seguintes critérios:

- a) No conjunto dos créditos das componentes de formação geral e científica e de formação técnica, à primeira correspondem até 30 % e à segunda não menos de 70 %;
- b) Na componente de formação técnica, o conjunto das vertentes de aplicação prática, laboratorial, oficial e ou de projeto deve corresponder a, pelo menos, 70 % das suas horas de contacto;
- c) A componente de formação em contexto de trabalho tem uma duração não inferior a um semestre curricular, correspondente a 30 créditos.

Artigo 18.º

Criação

As instituições de ensino superior a que se refere o artigo 2.º gozam do direito de criar cursos técnicos superiores profissionais.

Artigo 19.º

Entrada em funcionamento

A entrada em funcionamento de um curso técnico superior profissional carece de registo prévio na Direção-Geral do Ensino Superior.

Artigo 20.º

Registo

1 — No âmbito do registo da criação de cada curso técnico superior profissional são analisados, designadamente:

- a) A denominação do curso;
- b) A área de educação e formação em que se insere;
- c) O perfil profissional que visa preparar;
- d) O referencial de competências a adquirir e a sua articulação com o perfil profissional visado;
- e) O plano de estudos e a articulação deste com o referencial de competências;
- f) Os resultados da consulta às empresas e associações da região, demonstrativos das necessidades de formação na área sem a correspondente oferta;
- g) Os resultados das audições a que se refere o n.º 1 do artigo 8.º;
- h) As condições de ingresso;
- i) A existência de pessoal docente próprio e qualificado na área;
- j) A existência das condições materiais para a ministração do ensino;
- l) A existência de protocolos com entidades externas que desenvolvam atividades profissionais adequadas ao perfil profissional visado e que assegurem, na quantidade e com a qualidade adequadas, a realização da componente de formação em contexto de trabalho.

2 — Os pedidos de registo dos cursos são apresentados nos termos e prazos fixados por despacho do diretor-geral do Ensino Superior, publicado na 2.ª série do Diário da República.

3 — No âmbito do processo de registo da criação dos cursos, a Direção-Geral do Ensino Superior pode:

- a) Promover a realização de visitas às instituições de ensino superior para proceder à avaliação, no local, da satisfação das condições;
- b) Ouvir entidades especializadas na área.

4 — No âmbito do processo de registo da criação de cursos em áreas objeto de regulação do exercício da profissão, a Direção-Geral do Ensino Superior ouve, obrigatoriamente, as entidades públicas competentes.

Artigo 21.º

Despacho de registo

1 — A decisão sobre o pedido de registo da criação de um curso técnico superior profissional é da competência do diretor-geral do Ensino Superior.

2 — O despacho de deferimento do registo da criação de um curso técnico superior profissional é publicado na 2.ª série do Diário da República, dele devendo constar os seguintes elementos:

- a) A denominação da instituição de ensino superior;
- b) A denominação do curso técnico superior profissional;
- c) A área de educação e formação em que se insere;
- d) O perfil profissional que visa preparar;
- e) O referencial de competências a adquirir;
- f) O plano de estudos, com indicação, para cada componente de formação, das respetivas unidades curriculares, sua carga horária e número de créditos atribuídos;
- g) As condições de ingresso;
- h) As localidades e instalações em que é autorizada a ministração do curso;
- i) O número máximo para cada admissão de novos alunos e o número máximo de alunos que podem estar inscritos em simultâneo no curso em cada localidade em que esteja autorizada a sua ministração.

Artigo 22.º

Cancelamento do registo

1 — O incumprimento dos requisitos legais ou das disposições estatutárias e a não observância dos critérios que justificaram o registo determinam o seu cancelamento, após audiência prévia da instituição em causa.

2 — Considera-se igualmente fundamento para o cancelamento do registo:

- a) Uma avaliação externa desfavorável;
- b) A não inscrição de novos alunos no 1.º ano durante dois anos letivos consecutivos.

3 — O cancelamento do registo é da competência do diretor-geral do Ensino Superior, ouvida a comissão de acompanhamento a que se refere o artigo 38.º

4 — O despacho de cancelamento do registo é notificado à instituição de ensino superior e publicado na 2.ª série do Diário da República.

5 — A partir do momento da receção da notificação pela instituição de ensino superior, o curso técnico superior profissional:

- a) Deixa de poder admitir novos alunos;
- b) Cessa o seu funcionamento, sem prejuízo de o diretor-geral do Ensino Superior autorizar que, durante o período por ele fixado, prossiga a ministração do ensino aos alunos nele inscritos à data de cancelamento do registo e, se for caso disso, lhes sejam atribuídos os respetivos diplomas.

Artigo 23.º

Número máximo de estudantes

1 — No âmbito do processo de registo da criação são fixados, em relação a cada par instituição/ciclo de estudos, os seguintes valores:

- a) O número máximo de estudantes a admitir em cada ano letivo;
- b) O número máximo total de estudantes inscritos em simultâneo.

2 — Estes limites podem ser alterados subsequentemente, através de um processo de alteração do registo,

desde que demonstrada a existência de procura e das condições para a ministração do ensino.

3 — O número anual máximo de novas admissões, bem como o número máximo de estudantes que pode estar inscrito em cada ciclo de estudos em cada ano letivo:

a) É fixado anualmente por cada instituição, tendo em consideração:

- i) A informação disponível sobre a empregabilidade, incluindo a recolhida nos termos do artigo 40.º;
- ii) Os recursos de cada uma, designadamente quanto a pessoal docente, instalações, equipamentos e meios financeiros;

b) Está sujeito aos limites fixados no ato do seu registo;

c) Está subordinado, nas instituições de ensino superior públicas, às orientações gerais que sejam estabelecidas pelo ministro da tutela, ouvidos os organismos representativos das instituições, tendo em consideração, designadamente, a racionalização da oferta educativa, a política nacional de formação de recursos humanos e os recursos disponíveis;

d) É comunicado à Direção-Geral do Ensino Superior acompanhado da respetiva fundamentação.

4 — Em caso de ausência de fundamentação expressa e suficiente dos valores fixados, de infração das normas legais aplicáveis ou de não cumprimento das orientações gerais estabelecidas nos termos da alínea c) do número anterior, aqueles valores podem ser alterados por despacho fundamentado do ministro da tutela publicado na 2.ª série do Diário da República.

5 — A Direção-Geral do Ensino Superior procede à divulgação dos valores fixados.

6 — Não é permitida a transferência dos valores fixados nos termos dos números anteriores entre cursos ou instituições de ensino superior.

Artigo 24.º

Ingresso nos cursos técnicos superiores profissionais

1 — O ingresso nos cursos técnicos superiores profissionais realiza-se através de um concurso organizado pela instituição de ensino superior.

2 — As regras gerais a que estão sujeitos os concursos a que se refere o número anterior são aprovadas por portaria do membro do Governo responsável pela área do ensino superior.

3 — As regras específicas a que estão sujeitos os concursos para os cursos técnicos superiores profissionais de cada instituição de ensino superior são fixadas pelo seu órgão legal e estatutariamente competente e publicadas na 2.ª série do Diário da República.

Artigo 25.º

Formação complementar

1 — Os estudantes admitidos nos termos do n.º 2 do artigo 9.º devem, no âmbito do curso técnico superior profissional, cursar, obrigatoriamente, um plano de formação complementar com entre 15 e 30 créditos.

2 — A definição do plano de formação complementar a frequentar por cada estudante é realizada pela instituição de ensino superior tendo em consideração o resultado da prova de avaliação de capacidade a que se refere o artigo 10.º

Artigo 26.º**Ministração do ensino**

As formações referidas nas alíneas *a)* e *b)* do artigo 13.º devem ser ministradas em ambiente pedagógico próprio, exclusivo para os estudantes inscritos nos cursos técnicos superiores profissionais, sempre que tal se justifique, tendo em consideração a diferença de objetivos entre estes cursos e os outros ciclos de estudos ministrados na instituição.

Artigo 27.º**Ciclo anual**

Tendo em vista assegurar uma adequada articulação entre a formação dos níveis de qualificação 4, 5 e 6, o funcionamento dos cursos técnico superiores profissionais realiza-se dentro do ciclo temporal dos anos letivos.

Artigo 28.º**Redes regionais públicas de ensino profissional**

1 — As escolas públicas tuteladas exclusivamente pelo ministério da tutela da educação que ministram formação profissional de nível de qualificação 4 e os Centros para a Qualificação e o Ensino Profissional a que se refere a Portaria n.º 135-A/2013, de 28 de março, articulam-se em redes regionais com as instituições públicas que ministram ensino politécnico.

2 — O âmbito das redes regionais é fixado por despacho do membro do Governo responsável pela área da educação e do ensino superior, publicado na 2.ª série do Diário da República, sob proposta do Conselho Coordenador dos Institutos Superiores Politécnicos e do Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas elaborada em articulação com a Agência Nacional Para a Qualificação e o Ensino Profissional, I.P., devendo ser assegurada uma adequada flexibilidade na sua organização, tendo em vista um melhor ajustamento da oferta educativa às necessidades de formação.

3 — Estas redes podem integrar outras entidades, públicas e privadas, que ministrem cursos de dupla certificação de nível de qualificação 4.

4 — A integração nestas redes de entidades públicas está sujeita à autorização do ministro da respetiva tutela e realiza-se com o âmbito e nos termos por este fixados.

5 — A coordenação entre a oferta educativa dos níveis de qualificação 4, 5 e 6 no quadro de cada rede regional incide, designadamente, sobre:

a) A oferta educativa dos níveis de qualificação 4 e 5 a assegurar;

b) A articulação entre a oferta educativa de nível 4 das escolas e a oferta educativa dos níveis de qualificação 5 e 6 da instituição de ensino superior politécnico, incluindo, em particular:

i) Os ciclos de estudos do nível de qualificação 5 a que cada curso de nível 4 faculta o ingresso;

ii) Os ciclos de estudos do nível de qualificação 6 a que cada ciclo de estudos de nível 5 faculta o ingresso;

iii) As unidades curriculares dos ciclos de estudos do nível de qualificação 5 que são creditadas em cada ciclo de estudos de nível de qualificação 6 a que facultam o ingresso;

c) A utilização, na ministração do ensino da oferta educativa dos níveis de formação 4 e 5, dos recursos humanos e materiais das instituições que integram a rede.

6 — Os estudantes que conclua a formação de nível 4 nas entidades em rede com uma instituição que ministre ensino politécnico têm prioridade na ocupação de até 50 % das vagas que sejam fixadas nos ciclos de estudos de nível 5 por esta ministrados e para que reúnam as condições de ingresso.

7 — As instituições de ensino superior podem ministrar os cursos em mais do que uma localidade da região em que se integram.

8 — A apreciação das condições de ministração do ensino faz-se separadamente para cada localidade onde a instituição pretenda ministrar o ciclo de estudos.

Artigo 29.º**Outras redes regionais de ensino profissional**

1 — As instituições privadas que ministram ensino politécnico podem igualmente organizar redes regionais com entidades privadas que ministrem cursos de dupla certificação de nível de qualificação 4.

2 — A criação das redes a que se refere o número anterior está sujeita a homologação por despacho do membro do Governo responsável pela área da educação e do ensino superior, publicado na 2.ª série do Diário da República.

3 — As redes a que se refere o presente artigo aplicam-se, com as necessárias adaptações, o disposto no artigo anterior.

Artigo 30.º**Coordenação do ensino**

As instituições de ensino superior devem promover a criação dos mecanismos de organização internos necessários à coordenação do ensino de nível 5 e à articulação externa prevista nos artigos 8.º, 28.º e 29.º

Artigo 31.º**Pessoal docente**

1 — A ministração do ensino dos cursos técnicos superiores profissionais é assegurada pelo pessoal docente da instituição de ensino superior.

2 — O disposto no número anterior entende-se sem prejuízo do recurso:

a) À contratação de pessoal com a qualificação adequada, por períodos limitados de tempo, nos regimes legais aplicáveis, para assegurar a ministração do ensino de módulos específicos;

b) A docentes e formadores de outras instituições de educação e formação que integrem as redes previstas nos artigos 28.º e 29.º

Artigo 32.º**Ação social**

Os estudantes inscritos nos cursos técnicos superiores profissionais são abrangidos pela ação social direta e indireta, nos mesmos termos dos restantes estudantes do ensino superior.

Artigo 33.º

Financiamento das instituições de ensino superior públicas

1 — Os estudantes inscritos nos cursos técnicos superiores profissionais em instituições de ensino superior públicas são considerados no quadro da aplicação das regras de financiamento dessas instituições.

2 — O referido no número anterior não prejudica o recurso por parte dessas instituições a financiamento complementar através:

- a) De fundos da União Europeia, nos termos dos respetivos regulamentos;
- b) De apoios financeiros de outras entidades.

Artigo 34.º

Propinas

Pela inscrição nos cursos técnicos superiores profissionais no ensino público é devida uma propina anual, a fixar pelo órgão legal e estatutariamente competente da instituição de ensino superior, de montante não superior ao valor máximo a que se refere o artigo 16.º da Lei n.º 37/2003, de 22 de agosto (que estabelece as bases do financiamento do ensino superior), alterada pelas Leis n.ºs 49/2005, de 30 de agosto, e 62/2007, de 10 de setembro.

Artigo 35.º

Registo dos diplomas e certidões

1 — Dos diplomas de técnico superior profissional conferidos é lavrado registo subscrito pelo órgão legal e estatutariamente competente do estabelecimento de ensino superior.

2 — A titularidade do diploma é comprovada por certidão do registo referido no número anterior, genericamente denominada diploma.

3 — O modelo do diploma é aprovado por portaria do membro do Governo responsável pela área do ensino superior.

4 — O documento a que se refere o número anterior pode ser plurilíngue.

5 — A emissão do diploma é acompanhada da emissão de suplemento ao diploma nos termos do artigo 40.º do Decreto-Lei n.º 42/2005, de 22 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 107/2008, de 25 de junho.

6 — A emissão do diploma não pode ser condicionada à solicitação de emissão ou pagamento de qualquer outro documento académico.

7 — O valor cobrado pela emissão do diploma não pode exceder o custo do serviço respetivo.

8 — A solicitação de emissão e a emissão do diploma e do suplemento ao diploma pode ser feita por via eletrónica, nos termos a fixar por cada instituição de ensino superior, fazendo prova para todos os efeitos legais e perante qualquer autoridade pública ou entidade privada.

9 — Aos estudantes admitidos nos termos do n.º 2 do artigo 9.º que concluem o curso técnico superior profissional são reconhecidos todos os direitos inerentes à titularidade do diploma do ensino secundário.

10 — A forma e as entidades competentes para a certificação dos direitos a que se refere o número anterior são fixadas por portaria do membro do Governo responsável pela área da educação.

Artigo 36.º

Registo dos diplomas atribuídos

1 — A atribuição do diploma de técnico superior profissional é objeto de registo obrigatório numa plataforma eletrónica.

2 — O registo na plataforma eletrónica deve ser efetuado após a realização do registo a que se refere o n.º 1 do artigo anterior, e antes da emissão de documentos comprovativos da titularidade do diploma.

3 — A plataforma atribui um número, único, a cada diploma conferido.

4 — O número a que se refere o número anterior é apostado, obrigatoriamente, em todos os documentos comprovativos da titularidade do diploma.

5 — A criação e gestão da plataforma são asseguradas pela Direção-Geral do Ensino Superior.

Artigo 37.º

Acesso e ingresso nos ciclos de estudos de licenciatura e integrados de mestrado

O acesso e ingresso dos titulares de um diploma de técnico superior profissional nos ciclos de estudos de licenciatura e integrados de mestrado realiza-se através de um concurso especial de acesso regulado por diploma próprio.

Artigo 38.º

Comissão de acompanhamento

1 — É criada uma comissão de acompanhamento dos cursos técnicos superiores profissionais.

2 — A comissão é constituída pelo Diretor-Geral do Ensino Superior, que coordena, e por um representante designado por cada uma das seguintes entidades:

- a) Agência de Avaliação e Acreditação do Ensino Superior;
- b) Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional, I. P.;
- c) Associação Portuguesa do Ensino Superior Privado;
- d) Conselho Coordenador dos Institutos Superiores Politécnicos;
- e) Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas;
- f) Direção-Geral da Educação;
- g) Instituto do Emprego e Formação Profissional, I. P.

3 — Compete à comissão pronunciar-se, designadamente, sobre:

- a) Os termos e prazos em que devem ser apresentados os pedidos de registo;
- b) Os critérios gerais de apreciação dos pedidos de registo;
- c) O cancelamento dos registos;
- d) A fixação dos parâmetros a que está sujeito o processo de avaliação;
- e) A designação dos peritos responsáveis pela avaliação externa;
- f) Os relatórios de avaliação externa.

4 — A composição da comissão é publicada na 2.ª série do Diário da República.

5 — Aos membros da comissão de acompanhamento não é devida qualquer remuneração pela participação ou pelo desempenho de funções na mesma.

6 — As deliberações genéricas da comissão são publicadas na 2.ª série do Diário da República.

Artigo 39.º

Avaliação da qualidade

1 — Os cursos técnicos superiores profissionais estão sujeitos a avaliação da qualidade.

2 — A avaliação da qualidade reveste as formas de:

- a) Autoavaliação;
- b) Avaliação externa.

3 — A autoavaliação é realizada por cada instituição de ensino superior, de acordo com parâmetros definidos pela comissão de acompanhamento.

4 — A avaliação externa é realizada de acordo com parâmetros definidos pela comissão de acompanhamento.

5 — A avaliação externa é realizada por peritos designados pela Direção-Geral do Ensino Superior, ouvida a comissão de acompanhamento.

Artigo 40.º

Monitorização dos diplomados

1 — As instituições de ensino superior asseguram a recolha de informação sobre o percurso profissional dos seus diplomados e a divulgação de informação de síntese sobre a mesma.

2 — A metodologia a adotar para a recolha e divulgação da informação é comum a todas as instituições e é fixada por despacho do diretor-geral do Ensino Superior, ouvidas as instituições de ensino superior a que se refere o artigo 2.º e a comissão de acompanhamento.

3 — Esta informação deve ser considerada no âmbito do processo anual de fixação das vagas e do processo de avaliação da qualidade.

Artigo 41.º

Emolumentos

São devidos emolumentos, de montante a fixar nos termos do n.º 3 do artigo 6.º do Decreto Regulamentar n.º 20/2012, de 7 de fevereiro, pelos seguintes atos:

- a) Registo de um curso técnico superior profissional e das suas alterações;
- b) Avaliação externa da qualidade de um curso técnico superior profissional.

Artigo 42.º

Cursos de especialização tecnológica

1 — A entrada em funcionamento dos cursos técnicos superiores profissionais é acompanhada da cessação progressiva de funcionamento, no âmbito das instituições de ensino superior, dos cursos de especialização tecnológica.

2 — Não são admitidos novos pedidos de registo da criação de cursos de especialização tecnológica em instituições de ensino superior a partir da data de entrada em vigor do presente decreto-lei.

3 — Não são admitidos novos alunos em cursos de especialização tecnológica ministrados por instituições de ensino superior a partir do ano letivo de 2015-2016, inclusive.

4 — No ano letivo de 2014-2015 só é permitida a abertura de vagas em cursos de especialização tecnológica de instituições de ensino superior para cursos a terem início no 1.º semestre letivo desse ano e a serem ministrados dentro do ciclo temporal dos anos letivos.

5 — Os cursos de especialização tecnológica ministrados por instituições de ensino superior cessam o seu funcionamento até ao dia 31 de dezembro de 2016.

6 — As instituições a que se referem as alíneas a), c), d) e e) do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 88/2006, de 23 de maio, prosseguem a ministração de cursos de especialização tecnológica e a atribuição de diplomas de especialização tecnológica.

Artigo 43.º

Entrada em funcionamento dos cursos técnicos superiores profissionais

A ministração dos cursos técnicos superiores profissionais pode ter início a partir do ano letivo de 2014-2015, inclusive.

Artigo 44.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no primeiro dia útil subsequente à sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 6 de fevereiro de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Nuno Paulo de Sousa Arrobas Crato*.

Promulgado em 11 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*.

REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Assembleia Legislativa

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 8/2014/A

RECOMENDA AO GOVERNO REGIONAL QUE ASSEGURE A PARTICIPAÇÃO DO SISTEMA EDUCATIVO AÇORIANO NO RELATÓRIO PISA 2015

O Gabinete de Avaliação Educacional do Ministério da Educação descreve o Estudo PISA, criado em 1997 pela OCDE, como uma avaliação internacional cujos resultados «permitem monitorizar, de uma forma regular, os sistemas educativos em termos do desempenho dos alunos, no contexto de um enquadramento conceptual aceite internacionalmente. O PISA procura medir a capacidade dos jovens de 15 anos para usarem os conhecimentos que têm de forma a enfrentarem os desafios da vida real, em

vez de simplesmente avaliar o domínio que detêm sobre o conteúdo do seu currículo escolar específico».

Os estudos PISA estão organizados em ciclos de 3 anos (o próximo realiza-se em 2015, sendo que o domínio principal de análise será a literacia de Ciências) e - ainda de acordo com o GAVE - espera-se que «os resultados deste estudo possam ser utilizados pelos governos dos vários países envolvidos como instrumentos de trabalho na definição de políticas educativas tendentes a melhorar a preparação dos jovens para a sua vida futura».

Os anteriores governos regionais reconheceram a fiabilidade e o grande interesse deste estudo. No Programa de Governo Regional da legislatura anterior reconhecia-se que «subsistem ainda na Região alguns problemas estruturais, que urge resolver, e que serão responsáveis por situações como a que vem exemplificada no Relatório PISA 2006, sobre as Competências Científicas dos Alunos Portugueses da faixa etária dos 15 anos, onde os Açores detêm o nível mais baixo, no conjunto das sete regiões consideradas. O facto de a Madeira deter, também o segundo nível mais baixo aconselha a que se repense a política educativa para os Açores em termos de um maior empenho na resolução dos problemas relacionados com a descontinuidade geográfica e, nas ilhas mais pequenas, com a consequente insuficiência de massa crítica.

Assim, passada a fase da identificação e resolução dos grandes problemas estruturais que, tradicionalmente, foram vistos como responsáveis pelas assimetrias verificadas na Região, tanto entre as diferentes ilhas como entre o arquipélago e o continente, em matéria de resultados educativos, é necessário que se definam os novos objetivos específicos que é necessário alcançar-se para que problemas como aqueles que foram revelados pelo PISA 2006 sejam progressivamente ultrapassados, e se identifiquem as medidas concretas que será necessário adotar-se para a concretização daqueles objetivos».

Efetivamente, a Região participou no Estudo PISA 2009, mas a amostra foi tão reduzida (apenas 95 alunos) que não foi possível retirar conclusões objetivas dos resultados obtidos. A Região não integrou, apesar das referências existentes ao mesmo no âmbito do Programa de Governo já referenciado, o Estudo PISA 2012.

No entanto, a problemática do insucesso escolar persiste na Região. O próprio Presidente do Governo Regional reconheceu, no âmbito da discussão do Plano e Orçamento para 2014, a importância desta questão:

«É por isso que ganha tanta urgência a questão relativa ao insucesso escolar. O Governo não está nem pode estar satisfeito com os resultados que têm sido tornados públicos no que respeita às escolas dos Açores. É necessário termos a consciência que, nesta matéria, está muito mais em causa do que apenas uns resultados menos satisfatórios num ano ou noutro. Estamos a falar do futuro dos Açores, estamos a falar da qualificação, da preparação daqueles que, no futuro, tomarão nas suas mãos os destinos da nossa terra e da nossa gente. E isso deve ser motivo de sobressalto cívico, deve ser motivo de inquietação, isso é, em suma, motivo para uma ação que o Governo quer e vai seguir, a qual não deve ceder a nada mais do que à eficácia, ao mérito e aos resultados das medidas que podem e devem inverter esta situação.»

Assim, dada a relevância dos estudos PISA «como instrumentos de trabalho na definição de políticas educativas tendentes a melhorar a preparação dos jovens para a sua vida futura», importa assegurar que a Região venha a par-

ticipar, numa dimensão estatisticamente significativa, no Estudo PISA 2015.

Neste sentido - e ao contrário do que sucede noutras regiões europeias dotadas de autonomia que têm de pagar, com meios financeiros próprios, a sua participação neste tipo de avaliações internacionais - importa considerar que Portugal adquiriu e pagou uma quota de provas que não utiliza na sua globalidade.

Desta forma, a questão reside, exclusivamente, no esforço logístico que é necessário fazer ao nível da aplicação do Estudo PISA (os materiais são produzidos centralmente). A melhor solução, tendo em conta o caráter descontínuo e insular da Região, passa por assegurar a formação de aplicadores açorianos, com formação ministrada no Gabinete de Avaliação Educacional, do Estudo PISA 2015 (as normas da OCDE, referentes à aplicação do Estudo PISA, contemplam a formação centralizada dos aplicadores).

Tendo em conta todos os dados referenciados, importa concluir que existe um relevante interesse na participação alargada dos Açores no Estudo PISA 2015 e que existem condições objetivas para que a Região, em coordenação com o Ministério da Educação, possa garantir esta participação.

Assim, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, nos termos regimentais aplicáveis e ao abrigo do n.º 3 do artigo 44.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores, resolve recomendar ao Governo Regional que assegure, numa dimensão estatisticamente relevante, a participação do sistema educativo açoriano no Relatório PISA 2015.

Aprovada pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na Horta, em 12 de fevereiro de 2014.

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

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 9/2014/A

criação do Conselho Regional de Cultura dos Açores

Considerando que os agentes culturais são destinatários e, por isso, devem ser também parceiros da política cultural do Governo Regional;

Considerando que a definição e implementação das políticas culturais deve ser partilhada e potenciada com os protagonistas do setor — dos institutos culturais e instituições museológicas às associações de filarmónicas e folclore;

Considerando que importa criar e dinamizar um órgão representativo das diversas entidades públicas e privadas que desenvolvem a sua atividade nas diferentes áreas da cultura açoriana — da cultura popular à criação contemporânea;

Considerando que o referido órgão deve proporcionar a reflexão e debate sobre os problemas e soluções da cultura açoriana, com caráter consultivo, para melhor habilitar as opções setoriais do Governo Regional;

Considerando que a sua criação se justifica plenamente como instrumento consequente de gestão de parceria para acompanhamento permanente e ajustamento possível da execução das políticas governamentais de cultura nos últimos três anos da presente legislatura;

Assim, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, nos termos regimentais aplicáveis e ao abrigo do n.º 3 do artigo 44.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores, resolve recomendar ao Governo Regional que promova a criação e funcionamento de um Conselho Regional de Cultura, como órgão representativo dos agentes do setor e como órgão consultivo do

membro do Governo Regional com competência na matéria, para acompanhamento e aconselhamento das políticas oficiais da cultura açoriana.

Aprovada pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na Horta, em 12 de fevereiro de 2014.

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

I SÉRIE



Diário da República Eletrónico:

Endereço Internet: <http://dre.pt>

Contactos:

Correio eletrónico: dre@incm.pt

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750

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