



JORNAL da REPÚBLICA

\$ 4.50

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR - LESTE

SUMÁRIO

PRESIDENTE DA REPÚBLICA :

Decreto do Presidente da República N.º 49/2023 de 7 de Junho
Concessão de Honras Fúnebres e Sepultamento no "Cemitério Jardim dos Heróis da Pátria" de Same - Manufahi, Manuel Mendonça 1348

Decreto do Presidente da República N.º 50/2023 de 7 de Junho
Concessão de Honras Fúnebres e Sepultamento no "Cemitério Jardim dos Heróis da Pátria" de Aileu, Matias Ramos "Ramelia" 1349

PARLAMENTO NACIONAL :

Resolução do Parlamento Nacional N.º 20/2023 de 7 de Junho
Aprova o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo da Nova Zelândia 1349

Resolução do Parlamento Nacional N.º 21/2023 de 7 de Junho
Aprova o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo do Estado do Qatar 1392

GOVERNO :

Decreto-Lei N.º 44/2023 de 7 de Junho
Regime de contratação de pessoal para apoio às atividades de adesão de Timor-Leste à ASEAN..... 1450

Decreto do Governo N.º 6/2023 de 7 de Junho
Regime do peso autorizado dos veículos de transporte de mercadorias 1453

Resolução do Governo N.º 29/2023 de 7 de Junho
Aprova o Acordo sobre o Estabelecimento do Comité Conjunto para a Cooperação entre o Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo do Estado do Kuwait 1457

TRIBUNAL DE RECURSO :

Deliberação N.º 01/2023, de 25 de maio
(Aprovação do Relatório Anual de 2022 da Câmara de Contas) 1474

CONSELHO DE IMPRENSA DE TIMOR-LESTE :

Deliberação N.º 7/2023 de 5 de Junho
Revogação do Regulamento N.º 1/2019 de 15 de novembro Sobre Regulamento Interno Sobre a Organização e Funcionamento do Conselho de Imprensa 1505

DECRETO DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA N.º 49/2023

de 7 de Junho

CONCESSÃO DE HONRAS FÚNEBRES E SEPULTAMENTO NO "CEMITÉRIO JARDIM DOS HERÓIS DA PÁTRIA "DE SAME - MANUFAHI, MANUEL MENDONÇA

O artigo 11.º da Constituição da República Democrática de Timor-Leste consagra o reconhecimento e a valorização da resistência secular do Povo Maubere contra a dominação estrangeira e o contributo de todas as pessoas que lutaram pela independência nacional.

A Lei n.º 3/2006, de 12 de abril, sobre o Estatuto dos Combatentes da Libertação Nacional, alterada pela Lei n.º 9/2009, de 29 de julho e pela Lei n.º 2/2011, de 23 de março, reafirma a vontade de homenagear os esforços manifestados pelos Combatentes da Libertação Nacional na luta pela Independência Nacional.

O Conselho dos Combatentes da Libertação Nacional solicitou autorização para a realização das honras fúnebres e sepultamento no cemitério especial do "Cemitério Jardim dos Heróis da Pátria de Same - Manufahi", para o Combatente falecido, Manuel Mendonça.

O Presidente da República, nos termos da alínea f) do n.º 1 do artigo 23.º do Estatuto dos Combatentes da Libertação Nacional, concede ao Combatente da Libertação Nacional falecido, Manuel da Silva, o direito de ter honras fúnebres e sepultura no "Cemitério Jardim dos Heróis da Pátria" de Same - Manufahi, atendendo à sua elevada contribuição no período da Luta da Libertação da nossa Pátria.

Publique-se.

O Presidente da República

José Ramos-Horta

Assinado no Palácio Presidencial Nicolau Lobato, Díli, no dia 7 de Junho de 2023

DECRETO DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA N.º 50/2023

de 7 de Junho

**CONCESSÃO DE HONRAS FÚNEBRES E
SEPULTAMENTO NO “CEMITÉRIO JARDIM DOS
HERÓIS DA PÁTRIA “DE AILEU, MATIAS RAMOS
“RAMELIA”**

O artigo 11.º da Constituição da República Democrática de Timor-Leste consagra o reconhecimento e a valorização da resistência secular do Povo Maubere contra a dominação estrangeira e o contributo de todas as pessoas que lutaram pela independência nacional.

A Lei n.º 3/2006, de 12 de abril, sobre o Estatuto dos Combatentes da Libertação Nacional, alterada pela Lei n.º 9/2009, de 29 de julho e pela Lei n.º 2/2011, de 23 de março, reafirma a vontade de homenagear os esforços manifestados pelos Combatentes da Libertação Nacional na luta pela Independência Nacional.

O Conselho dos Combatentes da Libertação Nacional solicitou autorização para a realização das honras fúnebres e sepultamento no cemitério especial do “Cemitério Jardim dos Heróis da Pátria de Aileu”, para o Combatente falecido, Matias Ramos “Ramelia”.

O Presidente da República, nos termos da alínea f) do n.º 1 do artigo 23.º do Estatuto dos Combatentes da Libertação Nacional, concede ao Combatente da Libertação Nacional falecido, Matias Ramos “Ramelia”, o direito de ter honras fúnebres e sepultura no “Cemitério Jardim dos Heróis da Pátria” de Aileu, atendendo à sua elevada contribuição no período da Luta da Libertação da nossa Pátria.

Publique-se.

O Presidente da República

José Ramos-Horta

Assinado no Palácio Presidencial Nicolau Lobato, Díli, no dia
7 de Junho de 2023

RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO NACIONAL N.º 20/2023

de 7 de Junho

**APROVA O ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE
O GOVERNO DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE
TIMOR-LESTE E O GOVERNO DA NOVA ZELÂNDIA**

Considerando a importância de promover o sistema de aviação internacional entre as empresas de transporte aéreo no mercado e desenvolver e implementar serviços competitivos e inovadores;

Tendo em conta que o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo da Nova Zelândia visa assegurar o máximo nível de segurança e proteção internacional, reafirmando a sua séria preocupação pelos atos e ameaças contra a segurança das aeronaves, os quais comprometem a segurança das pessoas e da propriedade, afetam adversamente o funcionamento do transporte aéreo e enfraquecem a confiança pública na segurança da aviação civil;

Atendendo a que se procura estreitar a cooperação na área da aviação civil entre as duas nações envolvidas no acordo, procurando que com a sua implementação efetiva ambas as partes sejam beneficiadas;

Considerando a importância do setor do turismo em Timor-Leste e consequente progresso em termos económicos e sociais;

O Parlamento Nacional resolve, sob proposta do Governo, nos termos da alínea f) do n.º 3 do artigo 95.º da Constituição da República, aprovar o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo da Nova Zelândia, assinado em Díli, em 28 de junho de 2022, cujos textos, nas versões autênticas nas línguas portuguesa e inglesa, se publicam em anexo.

Aprovada em 29 de maio de 2023.

O Presidente do Parlamento Nacional,

Aniceto Longuinhos Guterres Lopes

Publique-se.

Em 6 de 6 de 2023.

O Presidente da República,

José Ramos-Horta

Acordo de Serviços Aéreos entre a República Democrática de Timor-Leste - Nova Zelândia
Índice de Acordo

Preâmbulo

1. Definições
2. Designação, Autorização e Revogação
3. Concessão de Direitos
4. Aplicação de Leis, Regulamentos e Regras
5. Reconhecimento de Certificados e Licenças
6. Segurança
7. Segurança da Aviação
8. Taxas de Utilização
9. Estatísticas
10. Direitos Aduaneiros e Outras Taxas
11. Tarifas
12. Capacidade
13. Oportunidades Comerciais
14. Serviços Intermodais
15. Consultas
16. Alteração do Acordo
17. Resolução de Litígios
18. Duração e Encerramento
19. Registo na OACI
20. Entrada em Vigor e Aplicação Provisória

ANEXO	Secção 1	Calendário de Rotas
	Secção 2	Flexibilidade Operacional
	Secção 3	Mudança de Bitola



**ACORDO
ENTRE
O GOVERNO DA
REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE
E
O GOVERNO DA NOVA ZELÂNDIA
RELATIVOS AOS SERVIÇOS AÉREOS**

O Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo da Nova Zelândia (doravante, "as Partes");

Sendo Partes na Convenção sobre Aviação Civil Internacional aberta à assinatura em Chicago a 7 de Dezembro de 1944;

Desejando promover um sistema de aviação internacional baseado na concorrência entre companhias aéreas no mercado e desejando encorajar as companhias aéreas a desenvolver e implementar serviços inovadores e competitivos;

Reconhecendo que serviços aéreos internacionais eficientes e competitivos melhoram o comércio, o bem-estar dos consumidores, e o crescimento económico;

Desejando assegurar o mais alto grau de segurança no transporte aéreo internacional e reafirmando a sua grande preocupação com atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em risco a segurança de pessoas ou bens, afetam negativamente o funcionamento do transporte aéreo e minam a confiança do público na segurança da aviação civil,

Acordam no seguinte:

ARTIGO 1
Definições

Para os efeitos do presente Acordo, salvo indicação em contrário, o termo:

- (a) "autoridades aeronáuticas" significa, no caso de Timor-Leste, a Autoridade da Aviação Civil de Timor-Leste e qualquer pessoa ou agência autorizada a desempenhar quaisquer funções atualmente exercidas pela referida autoridade, e, no caso da Nova Zelândia, o Ministro responsável pela aviação civil, e qualquer pessoa ou agência autorizada a desempenhar as funções exercidas pelo referido Ministro;
- (b) "serviços acordados" significa os serviços para a elevação e a descarga do tráfego tal como definido no Artigo 3 (Concessão de Direitos), parágrafo 1(c) do presente Acordo;
- (c) "Acordo" significa este Acordo, o seu Anexo, e quaisquer emendas ao mesmo;
- (d) "transporte aéreo" significa o transporte público por avião de passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, mediante remuneração ou aluguer;
- (e) "companhia aérea" significa qualquer empresa de transporte aéreo que comercialize ou opere transporte aéreo;
- (f) "capacidade" é a(s) quantidade(s) de serviços prestados ao abrigo do Acordo, geralmente medida no número de voos (frequências), ou lugares ou toneladas de carga oferecidos num mercado (par de cidades, ou país a país) ou numa rota durante um período específico, tal como diário, semanal, sazonal ou anual;
- (g) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago a 7 de Dezembro de 1944, e inclui:
 - i) qualquer anexo ou emenda ao mesmo adotado nos termos do artigo 90º da Convenção, na medida em que esse anexo ou emenda esteja em vigor num determinado momento para ambas as Partes; e
 - ii) Qualquer emenda que tenha entrado em vigor nos termos da alínea a) do artigo 94º da Convenção e que tenha sido ratificada por ambas as Partes;
- (h) "companhia aérea designada" significa uma ou mais companhias aéreas designadas e autorizadas em conformidade com o Artigo 2 (Designação, Autorização e Revogação) do presente Acordo;

- (i) A "assistência em terra" inclui, mas não está limitada à assistência a passageiros, carga e bagagem, bem como o fornecimento de instalações e/ou serviços de restauração;
- (j) "OACI" significa a Organização da Aviação Civil Internacional;
- (k) "transporte aéreo intermodal" significa o transporte público por avião e por um ou mais meios de transporte de passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, mediante remuneração ou aluguer;
- (l) "transporte aéreo internacional" significa o transporte aéreo que atravessa o espaço aéreo sobre o território de mais de um Estado;
- (m) "companhia aérea comercializadora" significa uma companhia aérea que oferece transporte aéreo numa aeronave operada por outra companhia aérea;
- (n) "companhia aérea operadora" significa uma companhia aérea que detém o controlo operacional de uma aeronave, a fim de fornecer transporte aéreo;
- (o) "faixas horárias" significa o direito de agendar um movimento de aeronaves num aeroporto;
- (p) "parar para fins não comerciais" tem o significado que lhe é atribuído no artigo 96º da Convenção;
- (q) "tarifas" significa qualquer preço, tarifa, taxa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga (excluindo correio) no transporte aéreo internacional, incluindo o transporte intra ou interline e qualquer outra forma de transporte vendido em ligação com a componente aérea, cobrado pelas companhias aéreas, incluindo os seus agentes, e as condições que regem a disponibilidade de tal preço, tarifa, taxa ou encargo;
- (r) "território" tem o significado que lhe é atribuído no artigo 2º da Convenção, e em conformidade com o direito internacional, desde que, no caso da Nova Zelândia, o termo "território" exclua Tokelau.

ARTIGO 2

Designação, Autorização e Revogação

1. Cada Parte terá o direito de designar tantas companhias aéreas quantas desejar para efetuar transportes aéreos internacionais em conformidade com o presente Acordo, e de retirar ou alterar tais designações. Tais designações serão transmitidas à outra Parte, por escrito, através dos canais diplomáticos. A designação não será exigida às companhias aéreas que apenas exerçam os direitos previstos no Artigo 3 (Concessão de Direitos), parágrafos 1(a) e 1(b) do presente Acordo.

2. Ao receber tal designação e os pedidos de uma companhia aérea designada, na forma e nos moldes prescritos para as autorizações de exploração e autorizações técnicas relativas à exploração e navegação da aeronave, a outra Parte concederá, em conformidade com as suas leis, regulamentos e regras, as autorizações e permissões adequadas, com um atraso processual mínimo, desde que

- (a) a companhia aérea esteja constituída e tenha o seu principal local de atividade no território da Parte que designa a companhia aérea;
- (b) O controlo regulamentar efetivo da companhia aérea seja investido na Parte que designa a companhia aérea;
- (c) a companhia aérea esteja qualificada para satisfazer as condições prescritas pelas leis, regulamentos e regras normalmente e razoavelmente aplicadas à operação de transporte aéreo internacional pela Parte que analisa o pedido ou pedidos, em conformidade com as disposições da Convenção;
- (d) a companhia aérea possua as licenças de exploração necessárias; e
- (e) a Parte que designa a companhia aérea mantenha e administre as normas estabelecidas no Artigo 6 (Segurança) e no Artigo 7 (Segurança da Aviação) do presente Acordo.

3. Quando uma companhia aérea tiver sido assim designada e autorizada, poderá iniciar o transporte aéreo internacional, desde que a companhia aérea cumpra as disposições aplicáveis do presente Acordo.

4. Qualquer das Partes pode reter, revogar, suspender ou limitar as autorizações de exploração ou licenças técnicas de uma companhia aérea designada pela outra Parte, a qualquer momento, se as condições especificadas no parágrafo 2 do presente artigo não forem cumpridas, se a companhia aérea não operar de acordo com as condições prescritas no presente Acordo, ou se uma Parte tiver determinado que as condições no território da outra Parte não são compatíveis com um ambiente justo e competitivo e resultam numa desvantagem ou prejuízo significativo para a sua companhia aérea ou companhias aéreas.

5. A menos que uma ação imediata seja essencial para evitar novos incumprimentos das alíneas c) a e) do n.º 2 do presente artigo, os direitos estabelecidos pelo parágrafo n.º 4 do presente artigo só serão exercidos após consulta da outra Parte.

6. Este artigo não limita os direitos de qualquer das Partes de reter, revogar, limitar ou impor condições à autorização de exploração ou autorização técnica de uma ou mais companhias aéreas da outra Parte, em conformidade com as disposições do Artigo 6 (Segurança) ou do Artigo 7 (Segurança da Aviação) do presente Acordo.

ARTIGO 3
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos para a realização de transportes aéreos internacionais pelas companhias aéreas da outra Parte:

- (a) o direito de voar através do seu território sem aterrar;
- (b) o direito de fazer paragens no seu território para fins não comerciais;
- (c) os direitos das companhias aéreas designadas a operar serviços na rota especificada no Anexo ao presente Acordo e a efetuar escalas no seu território para efeitos de embarque e desembarque de passageiros, carga e correio, a seguir denominados "serviços acordados"; e
- (d) os direitos de outra forma especificados no presente Acordo.

2. O parágrafo 1(c) do presente artigo, juntamente com as respetivas Rotas 1 na Secção 1 do Anexo do presente Acordo, será interpretado como conferindo às companhias aéreas designadas de cada Parte o direito de embarcar no território da outra Parte passageiros, suas bagagens, carga ou correio transportados mediante remuneração ou aluguer e destinados a um ponto no território da outra Parte.

3. As disposições do presente Acordo tal como estabelecidas no Artigo 4 (Aplicação de Leis, Regulamentos e Regras), Artigo 5 (Reconhecimento de Certificados), Artigo 6 (Segurança), Artigo 7 (Segurança da Aviação), Artigo 8 (Taxas de Utilização), Artigo 9 (Estatísticas), Artigo 10 (Direitos Aduaneiros e Outras Taxas), Artigo 11 (Tarifas), parágrafos 2, 3, 4 e 7 do Artigo 13 (Oportunidades comerciais), e Artigo 15 (Consultas), aplicam-se ao transporte aéreo internacional não regular, bem como aos fretamentos efetuados pelas companhias aéreas de uma Parte de ou para o território da outra Parte. Estes direitos são igualmente extensivos às companhias aéreas que não tenham sido designadas. Ao conceder tais autorizações e permissões solicitadas a uma transportadora aérea, após receção de um pedido de exploração de voos charter e outros voos não regulares, as Partes atuarão com um atraso processual mínimo.

4. As disposições do parágrafo 3 do presente artigo não afetam as leis, regulamentos e regras nacionais aplicáveis que regem a autorização de voos charter ou não regulares ou a conduta das companhias aéreas ou de outras partes envolvidas na organização de tais operações.

ARTIGO 4
Aplicação de Leis, Regulamentos e Regras

1. Ao entrar, entrar ou sair do território de uma Parte, as suas leis, regulamentos e regras relativas à operação e navegação de aeronaves devem ser cumpridas pelas companhias aéreas da outra Parte.

2. À entrada, no interior ou à saída do território de uma Parte, as suas leis, regulamentos e regras relativas à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulação, carga e aeronaves (incluindo regulamentos e regras relativas à entrada, desembarço, segurança aérea, imigração, passaportes, informação prévia dos passageiros, controlo aduaneiro e sanitário ou, no caso do correio, regulamentos postais) aplicam-se a esses passageiros e tripulação e em relação a essa carga das companhias aéreas da outra Parte.

3. Nenhuma das Partes dará preferência à sua própria ou a qualquer outra companhia aérea em relação a uma companhia aérea da outra Parte envolvida em transporte aéreo internacional semelhante na aplicação da sua entrada, desalfandegamento, segurança aérea, imigração, passaportes, informação prévia dos passageiros, controlo aduaneiro e sanitário, regulamentos postais e semelhantes.

4. Os passageiros, bagagem e carga em trânsito direto através do território de qualquer das Partes e que não saiam da área do aeroporto reservada para propósito podem ser sujeitos a exame no que respeita à segurança aérea, controlo de estupefacientes, biossegurança, saúde pública, transporte de artigos proibidos e requisitos de imigração, ou noutros casos especiais em que tal exame seja exigido tendo em conta as leis e regulamentos da Parte relevante e as circunstâncias particulares. As bagagens e cargas em trânsito direto estão isentas de direitos aduaneiros e outros impostos similares.

5. As leis de concorrência de cada Parte, alteradas de tempos a tempos, aplicam-se à operação das companhias aéreas dentro da jurisdição da respetiva Parte.

ARTIGO 5

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças emitidos ou tornados válidos de acordo com as regras e procedimentos de uma Parte, e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para efeitos de exploração dos serviços acordados, desde que os requisitos ao abrigo dos quais tais certificados e licenças foram emitidos, ou tornados válidos, sejam iguais ou superiores às normas mínimas estabelecidas nos termos da Convenção.

2. Se os privilégios ou condições das licenças ou certificados referidos no n.º 1 do presente artigo, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte a qualquer pessoa ou companhia aérea designada ou em relação a uma aeronave utilizada na exploração dos serviços acordados, permitirem uma diferença em relação às normas mínimas estabelecidas ao abrigo da Convenção, e que a diferença tenha sido registada junto da OACI, a outra Parte pode solicitar consultas entre as autoridades aeronáuticas com vista a esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte reserva-se, contudo, o direito de recusar reconhecer, para efeitos de voos acima ou de aterragem no seu próprio território, os certificados de competência e

as licenças concedidas aos seus próprios nacionais ou em relação às suas aeronaves registadas pela outra Parte.

ARTIGO 6 **Segurança**

1. Cada Parte pode solicitar a qualquer momento consultas sobre as normas de segurança em qualquer área relacionada com instalações aeronáuticas, tripulação de voo, aeronaves ou a sua operação. Tais consultas devem ter lugar no prazo de trinta (30) dias após esse pedido.

2. Se, na sequência de tais consultas, uma Parte verificar que a outra Parte não mantém e administra eficazmente normas de segurança em qualquer dessas áreas que sejam pelo menos iguais às normas mínimas estabelecidas nesse momento nos termos da Convenção, a primeira Parte notificará a outra Parte dessas constatações e das medidas consideradas necessárias para se conformar com essas normas mínimas e essa outra Parte tomará então as medidas corretivas adequadas. A não adoção pela outra Parte de medidas adequadas no prazo de quinze (15) dias, ou num prazo mais longo que possa ser acordado, será motivo para a aplicação do artigo 2º (Designação, Autorização e Revogação) do presente Acordo.

3. Os parágrafos 4 a 7 do presente artigo complementam os parágrafos 1 e 2 do presente artigo, e as obrigações das Partes nos termos do artigo 33 da Convenção.

4. Nos termos do artigo 16º da Convenção, é ainda acordado que qualquer aeronave operada por, ou ao abrigo de um acordo de locação em nome de uma ou mais companhias aéreas de uma Parte, em serviços com partida ou destino ao território da outra Parte, pode, enquanto estiver no território da outra Parte, ser objeto de uma busca pelos representantes autorizados da outra Parte, a bordo e em torno da aeronave. O objetivo do exame é verificar tanto a validade dos documentos da aeronave como os da sua tripulação e o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (neste artigo denominado "inspeção na plataforma de estacionamento"), desde que tal não conduza a um atraso injustificado.

5. Se alguma dessas inspeções em rampa ou séries de inspeções em rampa der origem a:

- a) sérias preocupações de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumpra as normas mínimas estabelecidas nessa altura nos termos da Convenção; ou
- b) sérias preocupações quanto à falta de uma manutenção e administração eficazes das normas de segurança estabelecidas nessa altura nos termos da Convenção,

a Parte que efetuar a inspeção ficará livre de concluir, para efeitos do artigo 33º da Convenção, que os requisitos ao abrigo dos quais o certificado ou licenças relativos a

essa aeronave ou à tripulação dessa aeronave foram emitidos ou tornados válidos, ou que os requisitos ao abrigo dos quais essa aeronave é operada, não são iguais ou superiores às normas mínimas estabelecidas nos termos da Convenção.

6. No caso de o acesso para efeitos da realização de uma inspeção na plataforma de estacionamento de uma aeronave operada pela ou pelas companhias aéreas de uma Parte, ou em seu nome, nos termos do parágrafo 4 do presente artigo, ser recusado pelo representante dessa ou dessas companhias aéreas, a outra Parte ficará livre de inferir que surgem graves preocupações do tipo referido no parágrafo 5 do presente artigo e de tirar as conclusões referidas nesse número.

7. Cada Parte reserva-se o direito de suspender ou alterar imediatamente a autorização de exploração de uma ou mais companhias aéreas da outra Parte no caso de a primeira Parte concluir, quer como resultado de uma inspeção de rampa, uma série de inspeções na plataforma de estacionamento, uma recusa de acesso para inspeção na plataforma de estacionamento, de uma consulta ou não, que uma acção imediata é essencial para a segurança de uma operação aérea.

8. Qualquer acção de uma Parte em conformidade com os parágrafos 2 ou 7 do presente artigo deve ser interrompida quando a base para a tomada dessa acção deixar de existir.

ARTIGO 7 Segurança da Aviação

1. Consistentes com os seus direitos e obrigações ao abrigo do direito internacional, as Partes reafirmam que a sua obrigação recíproca de protegerem a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilegal constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações ao abrigo do direito internacional, as Partes atuarão em conformidade com as disposições da *Convenção relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves*, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, da *Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves*, assinada em Haia em 16 de Dezembro de 1970 e da *Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil*, assinado em Montreal a 23 de Setembro de 1971, o seu *Protocolo Suplementar para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos ao Serviço da Aviação Civil Internacional*, assinado em Montreal a 24 de Fevereiro de 1988, e a *Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos para Fins de Deteção*, assinada em Montreal a 1 de Março de 1991, bem como qualquer outra convenção e protocolo relacionados com a segurança da aviação civil a que ambas as Partes adiram.

2. As Partes prestar-se-ão, mediante pedido, toda a assistência necessária para prevenir atos de apreensão ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulação, dos aeroportos e instalações de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes atuarão, nas suas relações mútuas, em conformidade com as disposições de segurança aérea estabelecidas pela OACI e designadas como anexos à Convenção. As Partes exigirão que os operadores de aeronaves do seu registo ou os operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de atividade ou residência permanente no seu território e os operadores de aeroportos no seu território ajam em conformidade com as referidas disposições de segurança da aviação. Cada Parte informará a outra Parte de qualquer diferença entre a sua regulamentação e práticas nacionais e as normas de segurança da aviação constantes dos Anexos. Qualquer das Partes poderá, a qualquer momento, solicitar consultas com a outra Parte para discutir tais diferenças.

4. Os operadores de aeronaves ao abrigo do presente Acordo poderão ser obrigados a observar as disposições de segurança aérea referidas no parágrafo 3 do presente artigo exigidas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte. Cada Parte assegurará que sejam efetivamente aplicadas medidas adequadas no seu território para proteger a aeronave e inspecionar os passageiros, tripulação, bagagem de mão, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte deverá igualmente considerar qualquer pedido da outra Parte de medidas especiais de segurança razoáveis para fazer face a uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente ou ameaça de incidente de apreensão ilegal de aeronaves civis ou outros atos ilegais contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulação, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes prestar-se-ão assistência mútua, facilitando as comunicações e outras medidas adequadas destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte tomará as medidas que considere exequíveis para assegurar que uma aeronave da outra Parte que seja sujeita a um ato de apreensão ilegal ou outros atos de interferência ilegal e que aterre no seu território seja detida em terra, a menos que a sua partida seja exigida pelo dever primordial de proteger a vida humana. Sempre que possível, tais medidas devem ser tomadas com base em consultas mútuas.

7. Cada Parte terá o direito, no prazo de sessenta (60) dias após a notificação (ou num prazo mais curto que possa ser acordado entre as autoridades aeronáuticas), de as suas autoridades aeronáuticas procederem a uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança que estão a ser aplicadas, ou que se prevê que sejam aplicadas, pelos operadores de aeronaves em relação aos voos provenientes ou com destino ao território da primeira Parte. As disposições administrativas para a realização de tais avaliações serão mutuamente determinadas pelas autoridades aeronáuticas e aplicadas sem demora, de modo a assegurar que as avaliações sejam conduzidas rapidamente.

8. Quando uma Parte tem motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte se afastou das disposições deste artigo, a primeira Parte pode solicitar consultas imediatas. Tais consultas terão início no prazo de quinze (15) dias a contar da receção de tal pedido de qualquer das Partes. A não obtenção de um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias a contar do início das consultas, ou qualquer outro prazo que possa ser acordado entre as Partes, constituirá motivo para recusar, revogar, suspender ou impor

condições às autorizações da companhia ou companhias aéreas designadas pela outra Parte. Sempre que uma emergência o justifique, ou para evitar novos incumprimentos das disposições do presente artigo, a primeira Parte pode tomar medidas provisórias em qualquer altura. Qualquer acção tomada em conformidade com o presente parágrafo será interrompida quando a outra Parte cumprir as disposições de segurança do presente artigo.

ARTIGO 8 **Taxas de Utilização**

1. Cada Parte assegurará que as taxas de utilização que possam ser impostas pelas suas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança às companhias aéreas da outra Parte pela utilização da navegação, serviços de controlo do tráfego aéreo, segurança aérea e instalações e serviços conexos sejam justas, razoáveis, relacionadas com os custos e não discriminatórias. Em qualquer caso, essas taxas de utilização serão avaliadas pelas companhias aéreas da outra Parte em condições não menos favoráveis do que as condições mais favoráveis disponíveis para qualquer outra companhia aérea.
2. Os encargos pelos serviços referidos no parágrafo 1 do presente artigo devem ser justos, razoáveis, não injustamente discriminatórios, e equitativamente repartidos entre as categorias de utilizadores. Estas taxas podem refletir, mas não devem exceder, o custo total para as autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança da prestação das instalações e serviços adequados de segurança aeroportuária e aérea nesse aeroporto. Estas taxas podem incluir uma rentabilidade razoável dos ativos, após a sua depreciação.
3. Para que as taxas não sejam discriminatórias, devem ser cobradas às companhias aéreas estrangeiras a uma taxa não superior à taxa imposta às próprias companhias aéreas de uma Parte que operam serviços internacionais semelhantes.
4. As Partes encorajarão o intercâmbio de tais informações entre as autoridades competentes em matéria de cobrança e as companhias aéreas que utilizam os serviços e instalações, conforme for necessário para permitir uma avaliação completa da razoabilidade, justificação e repartição das taxas em conformidade com os parágrafos 1 e 2 do presente artigo.
5. Qualquer proposta de alteração das taxas de utilização deve ser comunicada de forma justa por cada Parte aos utilizadores no seu território e às companhias aéreas que utilizam os serviços e instalações de modo a permitir-lhes exprimir os seus pontos de vista antes de serem feitas alterações.

ARTIGO 9
Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de uma Parte podem exigir que uma companhia aérea designada da outra Parte forneça declarações de estatísticas relacionadas com o tráfego transportado por essa companhia aérea em serviços realizados ao abrigo do presente Acordo. As autoridades aeronáuticas de cada Parte podem determinar a natureza das estatísticas a fornecer pelas companhias aéreas designadas e devem aplicar estes requisitos numa base não discriminatória.

ARTIGO 10
Direitos Aduaneiros e Outras Taxas

1. As aeronaves operadas no transporte aéreo internacional pelas companhias aéreas de cada Parte serão isentas de todas as restrições à importação, direitos aduaneiros, impostos especiais de consumo e taxas e encargos similares impostos pelas autoridades nacionais. As peças componentes, equipamento aeronáutico normal e outros artigos destinados ou utilizados exclusivamente em conexão com a operação ou para a reparação, manutenção e assistência técnica de tais aeronaves estarão igualmente isentos, desde que tal equipamento e artigos se destinem a ser utilizados a bordo de uma aeronave e sejam reexportados.

2. a) Desde que, em cada caso, se destinem a ser utilizados a bordo de uma aeronave em ligação com o estabelecimento ou manutenção de transporte aéreo internacional pela companhia aérea em questão, os seguintes artigos serão, com base na reciprocidade e na medida do possível ao abrigo da legislação nacional de cada Parte, isentos de todas as restrições à importação, direitos aduaneiros, impostos especiais de consumo e taxas e encargos similares impostos pelas autoridades nacionais, quer sejam introduzidos por uma companhia aérea de uma Parte no território da outra Parte ou fornecidos a uma companhia aérea de uma Parte no território da outra Parte:
- (i) lojas de aeronaves (incluindo mas não se limitando a artigos tais como alimentos, bebidas e produtos destinados à venda ou utilização por passageiros durante o voo);
 - (ii) combustível, lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos) e consumíveis técnicos; e
 - (iii) peças sobressalentes, incluindo motores.
- b) Estas isenções aplicam-se mesmo quando estes artigos forem utilizados em qualquer parte de uma viagem efetuada sobre o território da outra Parte em que tenham sido embarcados.

3. As isenções previstas no presente artigo não abrangem as taxas baseadas no custo dos serviços prestados às companhias aéreas de uma Parte no território da outra Parte.

4. O equipamento normal da aeronave, bem como as peças sobressalentes (incluindo motores), fornecimentos de combustível, óleos lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos) e lubrificantes e outros artigos mencionados nos parágrafos 1 e 2 do presente artigo retidos a bordo da aeronave operada pelas companhias aéreas de uma Parte só podem ser descarregados no território da outra Parte com a aprovação das autoridades aduaneiras desse território. As lojas de aeronaves destinadas a serem utilizadas nos serviços das companhias aéreas podem, em qualquer caso, ser descarregadas. O equipamento e os fornecimentos referidos nos parágrafos 1 e 2 do presente artigo podem ser obrigados a ser mantidos sob a supervisão ou controlo das autoridades competentes até serem reexportados ou de outra forma eliminados de acordo com a legislação e os procedimentos aduaneiros dessa Parte.

5. As isenções previstas no presente artigo também se aplicam em situações em que a companhia ou companhias aéreas de uma Parte tenham celebrado acordos com outra companhia ou companhias aéreas para o empréstimo ou transferência no território da outra Parte dos artigos especificados nos parágrafos 1 e 2 do presente artigo, desde que essa outra companhia ou companhias aéreas beneficiem da mesma isenção da outra Parte.

ARTIGO 11 **Tarifas**

1. Cada Parte permitirá que cada companhia aérea determine livremente as suas próprias tarifas para o transporte do tráfego, com base numa concorrência livre e justa.

2. As Partes podem exigir que tais tarifas sejam registadas junto das suas autoridades aeronáuticas.

3. As Partes reconhecem que as forças de mercado serão a principal consideração no estabelecimento de tarifas para o transporte aéreo. Sem limitar a aplicação do direito geral da concorrência e do consumidor, existente ou aprovado no futuro, em cada Parte, as consultas podem ser iniciadas por qualquer das Partes, em conformidade com o Artigo 15º (Consultas) do presente Acordo para o efeito:

- (a) prevenção de tarifas ou práticas injustificadamente discriminatórias;
- (b) proteção dos consumidores contra tarifas exageradamente elevadas ou restritivas devido ao abuso de posição dominante ou devido a práticas concertadas entre transportadoras aéreas;
- (c) proteção das companhias aéreas contra preços artificialmente baixos devido a subsídios ou apoios governamentais diretos ou indiretos; e

- (d) proteção das companhias aéreas contra tarifas artificialmente baixas, sempre que existam provas de uma intenção de eliminar a concorrência.

ARTIGO 12 **Capacidade**

1. As companhias aéreas designadas de cada Parte gozarão de oportunidades justas e iguais de operar os serviços acordados em conformidade com o presente Acordo.
2. Cada Parte permitirá a cada companhia aérea designada determinar a frequência e capacidade do transporte aéreo internacional que oferece com base em considerações comerciais no mercado. De acordo com este direito, nenhuma das Partes limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade do serviço, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pela companhia aérea designada da outra Parte, exceto se tal for necessário por razões aduaneiras, técnicas, operacionais ou ambientais, em condições uniformes compatíveis com o artigo 15º da Convenção.
3. Nenhuma das Partes imporá à companhia aérea designada pela outra Parte um requisito de primeira recusa, uma taxa de elevação, uma taxa de não objeção, ou qualquer outro requisito em relação à capacidade, frequência ou tráfego que seja inconsistente com os objetivos do presente Acordo.

ARTIGO 13 **Oportunidades Comerciais**

1. As companhias aéreas de cada Parte terão os seguintes direitos no território da outra Parte:
 - (a) o direito de estabelecer escritórios, incluindo escritórios off-line, para a promoção, venda e gestão do transporte aéreo;
 - (b) o direito de se envolver na venda e comercialização de transporte aéreo a qualquer pessoa diretamente e, ao seu critério, através dos seus agentes ou intermediários, utilizando os seus próprios documentos de transporte; e
 - (c) o direito de utilizar os serviços e pessoal de qualquer organização, empresa ou companhia aérea que opere no território da outra Parte.
2. De acordo com as leis e regulamentos relativos à entrada, residência e emprego da outra Parte, as companhias aéreas de cada Parte terão o direito de introduzir e manter no território da outra Parte o seu próprio pessoal de gestão, vendas, técnico, operacional e outro pessoal especializado que a companhia aérea considere razoavelmente necessário para a prestação de serviços de transporte aéreo. Em conformidade com essas leis e regulamentos, cada Parte concederá, com o mínimo de atraso, as necessárias

autorizações de trabalho, vistos ou outros documentos semelhantes aos representantes e pessoal referidos no presente parágrafo.

3. As companhias aéreas de cada Parte terão o direito de vender transporte aéreo, e qualquer pessoa será livre de comprar tal transporte, em moeda local ou livremente convertível. Cada companhia aérea terá o direito de converter os seus fundos em qualquer moeda livremente convertível e de os transferir do território da outra Parte. Sem prejuízo das leis, regulamentos e políticas nacionais da outra Parte, a conversão e transferência de fundos obtidos no decurso normal das suas operações será permitida às taxas de câmbio do mercado de divisas para pagamentos em vigor no momento da apresentação dos pedidos de conversão ou transferência e não será sujeita a quaisquer encargos, exceto as taxas de serviço normais cobradas por tais transações.

4. A transferência de fundos e a conversão de moeda estrangeira estão sujeitas à legislação fiscal de cada Parte. Se existir um acordo entre as Partes para evitar a dupla tributação, prevalecerão as disposições desse acordo.

5. As companhias aéreas de cada Parte terão o direito, ao seu critério, de pagar as despesas locais, incluindo a compra de combustível, no território da outra Parte em moeda local ou, desde que tal esteja de acordo com os regulamentos da moeda local, em moedas livremente convertíveis.

6. (a) Ao operarem ou realizarem transportes aéreos internacionais, as companhias aéreas de cada Parte terão o direito, sobre toda ou qualquer parte da sua rota no Anexo ao presente Acordo, de participar na partilha de códigos, espaço bloqueado ou outros acordos de comercialização cooperativa, como companhia aérea comercial e/ou operadora, com qualquer outra companhia aérea, incluindo companhias aéreas da mesma Parte e de terceiros. Sujeito ao disposto na alínea 6(d) do presente artigo, as companhias aéreas participantes em tais acordos devem ter a autoridade ou autoridades competentes para realizar transportes aéreos internacionais nas rotas ou segmentos em questão.
- (b) Salvo determinação em contrário das autoridades aeronáuticas das Partes, o volume da capacidade ou das frequências de serviço que podem ser detidos e vendidos pelas companhias aéreas de cada Parte, quando a partilha de códigos como companhia aérea comercializadora, não estará sujeita a limitações ao abrigo do presente Acordo.
- (c) Salvo determinação em contrário das autoridades aeronáuticas das Partes, as companhias aéreas de cada Parte, quando partilham códigos como companhia aérea comercial, podem exercer direitos de tráfego sem restrições.
- (d) A autoridade aeronáutica de uma Parte não recusará a autorização a uma companhia aérea da outra Parte para a partilha de códigos numa aeronave operada por uma companhia aérea de um terceiro, com base no facto de não existir qualquer disposição expressa de partilha de códigos entre a

primeira Parte e o terceiro que designou a companhia aérea operadora. Da mesma forma, a autoridade aeronáutica de uma Parte não recusará a autorização a uma companhia aérea da outra Parte para operar um voo no qual uma companhia aérea de terceiros é a transportadora aérea comercial, com base no facto de não existir qualquer disposição expressa de partilha de códigos entre a primeira Parte e a terceira parte.

- (e) As companhias aéreas de cada Parte podem comercializar serviços de partilha de códigos em voos domésticos operados no território da outra Parte.
- (f) As companhias aéreas de cada Parte devem, ao efetuar transporte aéreo internacional para venda, indicar claramente ao comprador no ponto de venda qual a companhia aérea que será a companhia aérea operadora em cada sector da viagem e com que companhia aérea ou companhias aéreas o comprador está a estabelecer uma relação contratual.

7. As companhias aéreas de cada Parte terão o direito de efetuar a sua própria assistência em terra no território da outra Parte, ou contrato com um agente concorrente da sua escolha, para tais serviços, no todo ou em parte. Estes direitos estarão sujeitos apenas a restrições resultantes de considerações de segurança aeroportuária ou de segurança. Se tais considerações impedirem uma companhia aérea de efetuar a sua própria assistência em escala ou de celebrar contratos com um agente da sua escolha para serviços de assistência em escala, esses serviços serão disponibilizados a essa companhia aérea numa base de igualdade com todas as outras companhias aéreas.

8. As companhias aéreas de cada Parte serão autorizadas a realizar transporte aéreo internacional utilizando aeronaves (ou aeronaves e tripulação) alugadas a qualquer empresa, incluindo outras companhias aéreas, desde que apenas as aeronaves e tripulação em operação cumpram as normas e requisitos operacionais e de segurança aplicáveis. Para efeitos do presente parágrafo, quando o operador da aeronave alugada for de um terceiro, esse operador não será obrigado a ter autoridade de rota subjacente.

9. Cada Parte assegurará que os aeroportos, vias aéreas, serviços de controlo do tráfego aéreo e de navegação aérea, segurança da aviação, assistência em terra e outras instalações e serviços conexos que sirvam a aviação internacional prestados no território de cada Parte estarão disponíveis para utilização numa base não discriminatória -às companhias aéreas da outra Parte no momento em que forem tomadas as disposições necessárias para a sua utilização.

ARTIGO 14 **Serviços Intermodais**

As companhias aéreas designadas de cada Parte serão autorizadas a empregar, em ligação com o transporte aéreo internacional, qualquer transporte de superfície de ou para quaisquer pontos nos territórios das Partes ou de países terceiros, incluindo o transporte de e para todos os aeroportos com instalações aduaneiras, e incluindo, quando

aplicável, o direito de transportar carga em regime de servidão aduaneira ao abrigo das leis e regulamentos aplicáveis. O acesso ao processamento e às instalações aduaneiras do aeroporto será facultado para essa carga, quer seja transportada à superfície ou por via aérea. As companhias aéreas podem optar por efetuar o seu próprio transporte de superfície ou fornecê-lo através de acordos, incluindo partilha de códigos, com outros transportadores de superfície, terrestres ou marítimos. Tais serviços intermodais podem ser oferecidos como um serviço através do serviço e a um preço único para o transporte aéreo e de superfície combinado, desde que os passageiros e expedidores sejam informados sobre os fornecedores do transporte envolvido.

ARTIGO 15 **Consultas**

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer momento, solicitar consultas sobre a implementação, interpretação, aplicação ou alteração do presente Acordo.
2. Sob reserva dos artigos 2 (Designação, Autorização e Revogação), 6 (Segurança) e 7 (Segurança da Aviação) do presente Acordo, tais consultas, que podem ser através de discussão ou correspondência, terão início num período de sessenta (60) dias a contar da data de receção de tal pedido, salvo decisão mútua em contrário.

ARTIGO 16 **Alteração do Acordo**

1. O presente Acordo pode ser alterado por acordo escrito entre as Partes.
2. Qualquer alteração deste tipo entrará em vigor quando as Partes se tiverem notificado reciprocamente por escrito de que os respetivos requisitos para a entrada em vigor de uma alteração foram cumpridos.
3. Se uma convenção multilateral relativa ao transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será considerado alterado na medida do necessário para se conformar às disposições da referida convenção.

ARTIGO 17 **Resolução de Litígios**

1. Qualquer litígio entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, com exceção de qualquer litígio relativo a tarifas ou à aplicação das leis nacionais de concorrência, que não possa ser resolvido através de consultas ou negociações, será, a pedido de qualquer das Partes, submetido a um tribunal arbitral.
2. No prazo de trinta (30) dias a contar da data de receção por qualquer das Partes da outra Parte de uma nota através do canal diplomático solicitando a arbitragem do litígio por um tribunal, cada Parte nomeará um árbitro. No prazo de trinta (30) dias a

contar da última nomeação do árbitro, os dois árbitros nomearão um presidente, que deverá ser nacional de um Estado terceiro. Se no prazo de trinta (30) dias após uma das Partes ter nomeado o seu árbitro, a outra Parte não tiver nomeado o seu ou, se no prazo de trinta (30) dias após a nomeação do segundo árbitro, ambos os árbitros não tiverem chegado a acordo sobre a nomeação do presidente, qualquer das Partes pode solicitar ao Presidente do Conselho da OACI que nomeie um árbitro ou árbitros, conforme o caso. Se o Presidente do Conselho for da mesma nacionalidade que uma das Partes, o Vice-Presidente mais graduado que não for desqualificado por esse motivo, fará a nomeação.

3. Salvo determinação em contrário das Partes ou prescrição do tribunal, cada Parte deverá apresentar um memorando no prazo de trinta (30) dias após o tribunal estar plenamente constituído. As respostas deverão ser dadas no prazo de trinta (30) dias. O tribunal realizará uma audiência a pedido de qualquer das Partes, ou à sua discrição, no prazo de trinta (30) dias após as respostas serem devidas.

4. O tribunal tentará dar uma sentença escrita no prazo de trinta (30) dias após a conclusão da audiência, ou, se não for realizada qualquer audiência, após a data em que ambas as respostas forem apresentadas. A sentença será tomada por maioria de votos.

5. As Partes podem apresentar pedidos de esclarecimento da adjudicação no prazo de quinze (15) dias após a sua receção, devendo tal esclarecimento ser emitido no prazo de quinze (15) dias após tal pedido.

6. A sentença do tribunal arbitral será final e vinculativa para as partes em litígio.

7. As despesas de arbitragem ao abrigo do presente artigo serão repartidas equitativamente entre as Partes.

8. Se e enquanto uma das Partes não cumprir uma concessão ao abrigo do parágrafo 6 do presente artigo, a outra Parte pode limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tenha concedido em virtude do presente Acordo à Parte em falta.

ARTIGO 18 **Duração e Encerramento**

1. O presente acordo permanecerá em vigor por um período indeterminado.

2. Qualquer das Partes pode, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação deve ser comunicada simultaneamente à OACI. O Acordo cessará à meia-noite (no local de receção da notificação à outra Parte) imediatamente antes do primeiro aniversário anual da data de receção da notificação pela Parte, a menos que a notificação seja retirada por decisão mútua das Partes antes do final desse período.

3. Na falta de confirmação da receção de uma notificação de rescisão pela outra Parte, a notificação será considerada como tendo sido recebida catorze (14) dias após a data em que a OACI tiver acusado a sua receção.

ARTIGO 19
Registo na OACI

O presente Acordo e qualquer alteração do mesmo serão registados junto da OACI pela Nova Zelândia.

ARTIGO 20
Entrada em Vigor e Aplicação Provisória

1. O presente Acordo entrará em vigor quando as Partes se tiverem notificado mutuamente por escrito, por via diplomática, de que os respetivos requisitos para a entrada em vigor do presente Acordo foram satisfeitos.

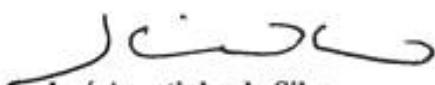
2. O presente Acordo e o seu anexo serão aplicados a título provisório a partir da data da sua assinatura.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os abaixo-assinados, devidamente autorizados pelos seus respetivos governos, assinaram o presente Acordo sobre serviços aéreos.

FEITO em Dili no 28 de junho de 2022, nas línguas portuguesa e inglesa, sendo cada texto igualmente autêntico.

Pelo Governo da República Democrática
de Timor-Leste

Pelo Governo da Nova Zelândia



José Agostinho da Silva
Ministro dos Transportes e Comunicações



Philip Richard Hewitt
Embaixador da Nova Zelândia para a
República Democrática de Timor-Leste

ANEXO

Secção 1

CRONOGRAMA DE ROTAS

As companhias aéreas designadas de cada Parte serão autorizadas a efetuar transportes aéreos internacionais entre pontos nas seguintes rotas:

Rota para as companhias aéreas designadas da República Democrática de Timor-Leste:

1.

<u>Pontos Atrás</u>	<u>Pontos em República Democrática de Timor-Leste</u>	<u>Pontos Intermediários</u>	<u>Pontos na Nova Zelândia</u>	<u>Para além dos pontos</u>
Qualquer	Qualquer	Qualquer	Qualquer	Qualquer

2. Entre a Nova Zelândia e quaisquer pontos.

Rota para as companhias aéreas designadas da Nova Zelândia:

1.

<u>Pontos Atrás</u>	<u>Pontos na Nova Zelândia</u>	<u>Pontos Intermediários</u>	<u>Pontos na República Democrática de Timor-Leste</u>	<u>Para além dos pontos</u>
Qualquer	Qualquer	Qualquer	Qualquer	Qualquer

2. Entre Timor-Leste e quaisquer pontos.

Notas:

As companhias aéreas designadas de cada Parte podem, à sua escolha, omitir os pontos atrás, intermediários e para além dos pontos na sua respetiva Rota 1 acima.

Secção 2

FLEXIBILIDADE OPERACIONAL

Sujeitas à Secção 1 do presente Anexo, as companhias aéreas designadas de cada Parte podem, em qualquer ou todos os serviços e à opção de cada companhia aérea:

- a) Executar serviços em uma ou ambas as direções;
- b) Combinar diferentes números de voo dentro de uma operação de aeronave;
- c) transferir tráfego de qualquer aeronave para qualquer outra aeronave em qualquer ponto da rota;
- d) servir atrás, intermediário, e além de pontos e pontos nos territórios das Partes nas rotas, em qualquer combinação e em qualquer ordem;
- e) omitir paragens em qualquer ponto ou pontos;
- f) servir pontos atrás de qualquer ponto do seu território, com ou sem mudança de aeronave ou de número de voo, e manter e anunciar tais serviços ao público como através de serviços,

sem limitação direcional ou geográfica e sem perda de qualquer direito de transporte de tráfego de outro modo permitido ao abrigo do presente Acordo.

Secção 3

MUDANÇA DE BITOLA

Em qualquer sector ou sectores das rotas da secção 1 do presente anexo, qualquer companhia aérea terá o direito de efetuar transportes aéreos internacionais, incluindo ao abrigo de acordos de partilha de códigos com outras companhias aéreas, sem qualquer limitação quanto a alterações em qualquer ponto ou pontos da rota, no tipo, dimensão ou número de aeronaves operadas.

Anexo II
Versão em língua inglesa

Democratic Republic of Timor-Leste – New Zealand Air Services Agreement
Index to Agreement

Preamble

1. Definitions
2. Designation, Authorisation and Revocation
3. Grant of Rights
4. Application of Laws, Regulations and Rules
5. Recognition of Certificates and Licences
6. Safety
7. Aviation Security
8. User Charges
9. Statistics
10. Customs Duties and Other Charges
11. Tariffs
12. Capacity
13. Commercial Opportunities
14. Intermodal Services
15. Consultations
16. Amendment of Agreement
17. Settlement of Disputes
18. Duration and Termination
19. Registration with ICAO
20. Entry into Force and Provisional Application

ANNEX	Section 1	Route Schedule
	Section 2	Operational Flexibility
	Section 3	Change of Gauge



**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF
THE DEMOCRATIC REPUBLIC OF TIMOR-LESTE
AND
THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND
RELATING TO AIR SERVICES**

The Government of the Democratic Republic of Timor-Leste and the Government of New Zealand (hereinafter, "the Parties");

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace and wishing to encourage airlines to develop and implement innovative and competitive services;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- (a) "aeronautical authorities" means, in the case of Timor-Leste the Civil Aviation Authority of Timor-Leste and any person or agency authorised to perform any functions at present exercised by said authority, and, in the case of New Zealand, the Minister responsible for civil aviation, and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Minister;
- (b) "agreed services" means services for the uplift and discharge of traffic as defined in Article 3 (Grant of Rights), paragraph 1(c) of this Agreement;
- (c) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- (d) "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (e) "airline" means any air transport enterprise marketing or operating air transportation;
- (f) "capacity" is the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies), or seats or tonnes of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- (g) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - (i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Parties; and
 - (ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties;
- (h) "designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement;
- (i) "ground-handling" includes, but is not limited to, passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
- (j) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;

- (k) “intermodal air transportation” means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (l) “international air transportation” means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (m) “marketing airline” means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline;
- (n) “operating airline” means an airline that holds the operational control of an aircraft in order to provide air transportation;
- (o) “slots” means the right to schedule an aircraft movement at an airport;
- (p) “stop for non-traffic purposes” has the meaning assigned to it in Article 96 of the Convention;
- (q) “tariffs” means any price, fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in international air transportation, including transportation on an intra-or interline basis and any other form of transportation sold in connection with the air component, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such price, fare, rate or charge;
- (r) “territory” has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, and in accordance with international law, provided that, in the case of New Zealand, the term “territory” shall exclude Tokelau.

ARTICLE 2

Designation, Authorisation and Revocation

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels. Designation shall not be required for airlines exercising only the rights provided for in Article 3 (Grant of Rights), paragraphs 1(a) and 1(b), of this Agreement.

2. On receipt of such a designation, and of applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions relating to the operation and navigation of the aircraft the other Party shall, consistent with its laws, regulations and rules, grant the appropriate authorisations and permissions with minimal procedural delay, provided that:

- (a) the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Party designating the airline;

- (b) effective regulatory control of the airline is vested in the Party designating the airline;
- (c) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications, in conformity with the provisions of the Convention;
- (d) the airline holds the necessary operating permits; and
- (e) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

3. When an airline has been so designated and authorised, it may commence international air transportation, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

4. Either Party may withhold, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party, at any time, if the conditions specified in paragraph 2 of this Article are not met, if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement, or if it has been determined by a Party that conditions in the territory of the other Party are not consistent with a fair and competitive environment and are resulting in a significant disadvantage or harm to its airline or airlines.

5. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraphs 2(c) to 2(e) of this Article, the rights established by paragraph 4 of this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

6. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 6 (Safety) or Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

ARTICLE 3 Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

- (c) the rights for designated airlines to operate services on the route specified in the Annex to this Agreement and to make stops in its territory for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, hereinafter called the “agreed services”; and
- (d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Paragraph 1(c) of this Article, together with the respective Routes 1 in Section 1 of the Annex to this Agreement, shall be interpreted as conferring on the designated airlines of each Party the right to take on board in the territory of the other Party passengers, their baggage, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for a point in the territory of the other Party.

3. The provisions of this Agreement as set out in Article 4 (Application of Laws, Regulations and Rules), Article 5 (Recognition of Certificates), Article 6 (Safety), Article 7 (Aviation Security), Article 8 (User Charges), Article 9 (Statistics), Article 10 (Customs Duties and Other Charges), Article 11 (Tariffs), paragraphs 2, 3, 4 and 7 of Article 13 (Commercial Opportunities), and Article 15 (Consultations), apply to non-scheduled international air transport as well as charters performed by the airlines of one Party into or from the territory of the other Party. These rights shall also extend to airlines that have not been designated. When granting such requested authorisations and permissions to an air carrier, on receipt of an application to operate charters and other non-scheduled flights, the Parties shall act with minimum procedural delay.

4. The provisions of paragraph 3 of this Article shall not affect any applicable national laws, regulations and rules governing the authorisation of charters or non-scheduled flights or the conduct of airlines or other parties involved in the organisation of such operations.

ARTICLE 4 **Application of Laws, Regulations and Rules**

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and sanitary control or, in the case of mail, postal regulations) shall apply to such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Party's airlines.

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

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose may be subject to examination in respect of aviation security, narcotics control, biosecurity, public health, carriage of prohibited items and immigration requirements, or in other special cases where such examination is required having regard to the laws and regulations of the relevant Party and to the particular circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

5. The competition laws of each Party, as amended from time to time, shall apply to the operation of the airlines within the jurisdiction of the respective Party.

ARTICLE 5 **Recognition of Certificates and Licences**

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

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 of this Article, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with ICAO, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or in relation to its registered aircraft by the other Party.

ARTICLE 6 **Safety**

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards in any area relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft or their operation. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

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

3. Paragraphs 4 to 7 of this Article supplement paragraphs 1 and 2 of this Article, and the obligations of the Parties under Article 33 of the Convention.

4. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that any aircraft operated by, or under a lease arrangement on behalf of, an airline or airlines of one Party, on services to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of a search by the authorised representatives of the other Party, on board and around the aircraft. The purpose of the examination is to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Party in accordance with paragraph 4 of this Article is denied by the representative of that airline or airlines, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 5 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

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

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

ARTICLE 7 **Aviation Security**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, signed at Tokyo on 14 September 1963, the *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, signed at The Hague on 16 December 1970 and the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation*, signed at Montreal on 23 September 1971, its *Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation*, signed at Montreal on 24 February 1988, and the *Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*, signed at Montreal on 1 March, 1991, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

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

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention. The Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Operators of aircraft under this Agreement may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft

stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also consider any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. Each Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Party which is subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference and which lands in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

7. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following giving notice (or such shorter period as may be agreed between the aeronautical authorities), for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be mutually determined by the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

8. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request immediate consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations, or such other period as may be agreed upon between the Parties, shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 8 **User Charges**

1. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the airlines of the other Party for the use of navigation, air traffic control services, aviation security and related facilities and services shall be just, reasonable, cost-related and non-discriminatory. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline.

2. The charges for the services referred to in paragraph 1 of this Article should be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. These charges may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport and aviation security facilities and services at that airport. These charges may include a reasonable return on assets, after depreciation.

3. For charges to be non-discriminatory, they should be levied on foreign airlines at a rate no higher than the rate imposed on a Party's own airlines operating similar international services.

4. The Parties shall encourage the exchange of such information between the competent charging authorities and the airlines using the services and facilities as may be necessary to permit a full assessment of the reasonableness of, justification for, and apportionment of the charges in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article.

5. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given by each Party to users in its territory and the airlines using the services and facilities to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 9 Statistics

The aeronautical authorities of one Party may require a designated airline of the other Party to provide statements of statistics related to the traffic carried by that airline on services performed under this Agreement. The aeronautical authorities of each Party may determine the nature of the statistics required to be provided by the designated airlines and shall apply these requirements on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 10 Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated in international air transportation by the airlines of each Party shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities. Component parts, normal aircraft equipment and other items intended for or used solely in connection with the operation or for the repair, maintenance and servicing of such aircraft shall be similarly exempt, provided such equipment and items are for use on board an aircraft and are re-exported.

2 (a) Provided in each case that they are for use on board an aircraft in connection with the establishment or maintenance of international air transportation by the airline concerned, the following items shall, on the basis of reciprocity and to the fullest extent possible under the national law of each Party, be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities, whether they are introduced

by an airline of one Party into the territory of the other Party or supplied to an airline of one Party in the territory of the other Party:

- (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and products destined for sale to, or use by, passengers during flight);
 - (ii) fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and consumable technical supplies; and
 - (iii) spare parts including engines.
- (b) These exemptions shall apply even when these items are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Party in which they have been taken on board.

3. The exemptions provided by this Article shall not extend to charges based on the cost of services provided to the airlines of a Party in the territory of the other Party.

4. The normal aircraft equipment, as well as spare parts (including engines), supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article retained on board the aircraft operated by the airlines of one Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. Aircraft stores intended for use on the airlines' services may, in any case, be unloaded. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs laws and procedures of that Party.

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

ARTICLE 11

Tariffs

1. Each Party shall allow each airline to freely determine its own tariffs for the transportation of traffic on the basis of free and fair competition.

2. The Parties may require such tariffs to be filed with their aeronautical authorities

3. The Parties acknowledge that market forces shall be the primary consideration in the establishment of tariffs for air transportation. Without limiting the application of general competition and consumer law, existing or approved in the future, in each Party,

consultations may be initiated by either Party in accordance with Article 15 (Consultations) of this Agreement for the:

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

ARTICLE 12

Capacity

1. The designated airlines of each Party shall enjoy fair and equal opportunity to operate the agreed services in accordance with this Agreement.
2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airline of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airline a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 13

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the following rights in the territory of the other Party:
 - (a) the right to establish offices, including offline offices, for the promotion, sale and management of air transportation;
 - (b) the right to engage in the sale and marketing of air transportation to any person directly and, at its discretion, through its agents or intermediaries, using its own transportation documents; and

- (c) the right to use the services and personnel of any organisation, company or airline operating in the territory of the other Party.

2. In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Party, the airlines of each Party shall be entitled to bring in and maintain in the territory of the other Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air transportation. Consistent with such laws and regulations, each Party shall, with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in this paragraph.

3. The airlines of each Party shall have the right to sell air transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in local or freely convertible currencies. Each airline shall have the right to convert their funds into any freely convertible currency and to transfer them from the territory of the other Party. Subject to the national laws, regulations and policy of the other Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.

4. The transfer of funds and the conversion of foreign currency shall be subject to the tax legislation of each Party. If there is an agreement between the Parties to avoid double taxation, the provisions of that agreement shall prevail.

5. The airlines of each Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

6. (a) In operating or holding out international air transportation the airlines of each Party shall have the right, over all or any part of their route in the Annex to this Agreement, to enter into code share, blocked space or other cooperative marketing arrangements, as the marketing and/or operating airline, with any other airline, including airlines of the same Party and of third Parties. Subject to paragraph 6(d) of this Article, the airlines participating in such arrangements must hold the appropriate authority or authorities to conduct international air transportation on the routes or segments concerned.

(b) Unless otherwise mutually determined by the aeronautical authorities of the Parties, the volume of capacity or service frequencies which may be held out and sold by the airlines of each Party, when code sharing as the marketing airline, shall not be subject to limitations under this Agreement.

(c) Unless otherwise mutually determined by the aeronautical authorities of the Parties, the airlines of each Party, when code sharing as the marketing airline, may exercise unrestricted traffic rights.

- (d) The aeronautical authority of one Party shall not withhold permission for an airline of the other Party to code-share on an aircraft operated by an airline of a third party on the basis that there is no express code-share provision between the first Party and the third party that has designated the operating airline. Likewise, the aeronautical authority of one Party shall not withhold permission for an airline of the other Party to operate a flight on which a third party airline is the marketing carrier on the basis that there is no express code-share provision between the first Party and the third party.
- (e) The airlines of each Party may market code share services on domestic flights operated within the territory of the other Party.
- (f) The airlines of each Party shall, when holding out international air transportation for sale, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline will be the operating airline on each sector of the journey and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

7. The airlines of each Party shall have the right to perform their own ground-handling in the territory of the other Party, or contract with a competing agent of their choice, for such services in whole or in part. These rights shall be subject only to restrictions resulting from considerations of airport safety or security. Where such considerations preclude an airline from performing its own ground-handling or contracting with an agent of its choice for ground-handling services, these services shall be made available to that airline on a basis of equality with all other airlines.

8. The airlines of each Party shall be permitted to conduct international air transportation using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided only that the operating aircraft and crew meet the applicable operating and safety standards and requirements. For the purposes of this paragraph, where the operator of the leased aircraft is from a third party, that operator shall not be required to have underlying route authority.

9. Each Party shall ensure that airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, ground handling, and other related facilities and services serving international aviation provided in the territory of each Party shall be available for use on a non-discriminatory basis to the airlines of the other Party at the time arrangements for use are made.

ARTICLE 14 **Intermodal Services**

The designated airlines of each Party shall be permitted to employ, in connection with international air transport, any surface transport to or from any points in the territories of the Parties or third countries, including transport to and from all airports with customs

facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Access to airport customs processing and facilities shall be provided for such cargo, whether moving by surface or by air. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements, including code share, with other surface, land or maritime, carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

ARTICLE 15
Consultations

1. Either Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Subject to Articles 2 (Designation, Authorisation and Revocation), 6 (Safety) and 7 (Aviation Security) of this Agreement, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

ARTICLE 16
Amendment of Agreement

1. This Agreement may be amended by agreement in writing between the Parties.
2. Any such amendment shall enter into force when the Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of an amendment have been met.
3. If a multilateral convention concerning air transportation comes into force in respect of both Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform to the provisions of that convention.

ARTICLE 17
Settlement of Disputes

1. Any dispute between the Parties concerning the interpretation or application of this Agreement, with the exception of any dispute concerning tariffs or the application of national competition laws, which cannot be settled by consultations or negotiations, shall, at the request of either Party, be submitted to an arbitral tribunal.
2. Within a period of thirty (30) days from the date of receipt by either Party from the other Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Party shall nominate an arbitrator. Within a period of thirty (30) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall

appoint a president who shall be a national of a third State. If within thirty (30) days after one of the Parties has nominated its arbitrator, the other Party has not nominated its own or, if within thirty (30) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Party may request the President of the Council of ICAO to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise determined by the Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within thirty (30) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due within thirty (30) days. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

4. The tribunal shall attempt to give a written award within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The award shall be taken by a majority vote.

5. The Parties may submit requests for clarification of the award within fifteen (15) days after it is received, and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

6. The award of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Parties to the dispute.

7. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Parties.

8. If and for so long as either Party fails to comply with an award under paragraph 6 of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default.

ARTICLE 18 **Duration and Termination**

1. This agreement shall remain in force for an indefinite period.

2. Either Party may at any time give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to ICAO. The Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first yearly anniversary of the date of receipt of notice by the Party, unless the notice is withdrawn by mutual decision of the Parties before the end of this period.

3. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

ARTICLE 19
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with ICAO by New Zealand.

ARTICLE 20
Entry into Force and Provisional Application

1. This Agreement shall enter into force when the Parties have notified each other through diplomatic channels in writing that their respective requirements for the entry into force of this Agreement have been satisfied.

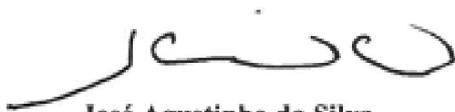
2. This Agreement and its Annex shall be applied on a provisional basis from the date of its signature.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised thereto by their respective governments, have signed this Agreement on air services.

DONE at Dili, this 28th day of June, 2022, in the Portuguese and English languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the Democratic
Republic of Timor-Leste

For the Government of New Zealand



José Agostinho da Silva
Minister of Transport and Communications



Philip Richard Hewitt
Ambassador of New Zealand to the
Democratic Republic of Timor-Leste

ANNEX

Section 1

ROUTE SCHEDULE

The designated airlines of each Party shall be entitled to perform international air transportation between points on the following routes:

Route for the designated airlines of the Democratic Republic of Timor-Leste:

1.

<u>Points Behind</u>	<u>Points in Democratic Republic of Timor-Leste</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in New Zealand</u>	<u>Beyond Points</u>
Any	Any	Any	Any	Any

2. Between New Zealand and any points.

Route for the designated airlines of New Zealand

1.

<u>Points Behind</u>	<u>Points in New Zealand</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Democratic Republic of Timor-Leste</u>	<u>Beyond Points</u>
Any	Any	Any	Any	Any

2. Between Timor-Leste and any points.

Notes:

The designated airlines of each Party may, at their option, omit the behind, intermediate and beyond points on their respective Route 1 above.

Section 2

OPERATIONAL FLEXIBILITY

Subject to Section 1 of this Annex, the designated airlines of each Party may, on any or all services and at the option of each airline:

- (a) perform services in either or both directions;
- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (c) transfer traffic from any aircraft to any other aircraft at any point on the route;
- (d) serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
- (e) omit stops at any point or points;
- (f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

Section 3

CHANGE OF GAUGE

On any sector or sectors of the routes in Section 1 of this Annex, any airline shall be entitled to perform international air transportation, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated.

RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO NACIONAL N.º 21/2023

de 7 de Junho

APROVA O ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE E O GOVERNO DO ESTADO DO QATAR

Considerando a importância de promover o sistema de aviação internacional entre as empresas de transporte aéreo no mercado e de desenvolver e implementar serviços competitivos e inovadores;

Tendo em conta que o presente acordo visa assegurar o máximo nível de segurança e proteção internacional, reafirmando a sua séria preocupação pelos atos e ameaças contra a segurança das aeronaves, os quais comprometem a segurança das pessoas e da propriedade, afetam adversamente o funcionamento do transporte aéreo e enfraquecem a confiança pública na segurança da aviação civil;

Atendendo a que se procura estreitar a cooperação na área da aviação civil entre as duas nações envolvidas no acordo, procurando que com a sua implementação efetiva ambas as partes sejam beneficiadas;

Considerando a importância do setor do turismo em Timor-Leste e conseqüente progresso em termos económicos e sociais;

Considerando, por fim, a competência exclusiva do Parlamento Nacional nesta matéria constante das alíneas o) do n.º 2 e f) do n.º 3 do artigo 95.º da Constituição da República;

O Parlamento Nacional resolve, sob proposta do Governo, nos termos da alínea f) do n.º 3 do artigo 95.º da Constituição da República, aprovar o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo do Estado do Qatar, assinado em Doha em 20 de junho de 2022, cujos textos, nas versões autênticas nas línguas árabe, portuguesa e inglesa, se publicam em anexo.

Aprovada em 29 de maio de 2023

O Presidente do Parlamento Nacional,

Aniceto Longuinhos Guterres Lopes

Publique-se.

Em 29 de Maio de 2023.

O Presidente da República,

José Ramos-Horta



إتفاقية خدمات جوية
بين
حكومة جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية
و
حكومة دولة قطر

إن حكومة جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية ؛
وحكومة دولة قطر ،
والمشار إليهما فيما بعد بـ (الطرفان المتعاقدان)،

بما أنهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من
شهر ديسمبر ١٩٤٤؛

ورغبة منهما في إبرام إتفاقية مكتملة للمعاهدة المذكورة بغرض إنشاء خدمات جوية بين إقليميهما
وما ورائهما؛

قد إتفقتا على ما يلي:

مادة ١

تعريف

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

١. المعاهدة:

معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة ١٩٤٤ وتشمل أي ملحق تم إعتماده وفقاً للمادة (٩٠) من تلك المعاهدة وأي تعديل على الملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين (٩٠) و (٩٤) منها، طالما أن هذه الملاحق والتعديلات أصبحت سارية المفعول أو تم التصديق عليها من قبل كلا الطرفين المتعاقدين.

٢. الإتفاقية:

هذه الإتفاقية والملاحق المرفقة بها وأي بروتوكولات أو مستندات مماثلة يتم بموجبها تعديل هذه الإتفاقية أو الملاحق.

٣. سلطات الطيران:

بالنسبة لحكومة جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية: سلطة الطيران المدني،
وبالنسبة لحكومة دولة قطر: وزير المواصلات،
وفي كلا الحالتين أي شخص أو هيئة مخولة بالقيام بأي وظائف تمارسها حالياً السلطات المذكورة أو وظائف مماثلة.

٤. مؤسسة النقل الجوي المعينة:

مؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها والترخيص لها وفقاً للمادة (٤) من هذه الإتفاقية.

٥. (خط جوي) و (خط جوي دولي) و (مؤسسة نقل جوي) و (الهبوط لأغراض غير تجارية):
المعاني المحددة لكل منها في المادة (٩٦) من المعاهدة.

٦. السعة:

السعة بالنسبة للطائرة: الحمولة المسموح بها على الطائرة بأجر على الطريق الجوي أو جزء من طريق جوي، وبالنسبة للخدمة الجوية المحددة: سعة الطائرة المستعملة في تقديم تلك الخدمة مضروبة في عدد الرحلات التي تقوم بها تلك الطائرة خلال مدة زمنية معينة على طريق جوي محدد أو جزء من طريق جوي.

٧. (الخدمات المتفق عليها) و (الطرق الجوية المحددة): على التوالي، الخدمات الجوية الدولية المنتظمة والطرق الجوية المحددة في ملاحق هذه الإتفاقية.

٨. التعرّف:

الأسعار التي تدفع لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والشروط التي تطبق بموجبها هذه الأسعار، شاملة أسعار وشروط الوكالة والخدمات الإضافية الأخرى، ويستثنى منها أجور وشروط نقل البريد.

٩. رسوم الاستخدام:

الرسوم أو الأجور التي تُغرض مقابل إستخدام المطارات والتسهيلات الملاحية والخدمات الأخرى ذات الصلة التي يقدمها أحد الطرفين المتعاقدين للطرف المتعاقد الآخر.

١٠. الإقليم:

بالنسبة للدولة: المعنى المحدد له في المادة (٢) من المعاهدة.

١١. المناولة الأرضية:

تعني (وليس على سبيل الحصر) مناولة الركاب والبضائع والأمتعة والشروط المتعلقة بتسهيلات الإمداد بالأطعمة و/أو الخدمات.

١٢. مؤسسات النقل الجوي المُسوِّقة:

مؤسسة النقل الجوي التي تعرض نقل جوي على طائرة تشغيلها مؤسسة نقل جوي أخرى من خلال المشاركة بالرمز.

مادة ٢

تطبيق معاهدة شيكاغو

تخضع أحكام هذه الاتفاقية لأحكام المعاهدة طالما كانت تلك الأحكام مطبقة على الخدمات الجوية الدولية.

مادة ٣

منح الحقوق

١. يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية بشأن خدماته الجوية الدولية المنتظمة:

- أ) حق الطيران عبر إقليمه دون هبوط.
- ب) حق الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية.

٢. يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية لغرض إنشاء خدمات جوية دولية منتظمة على الطرق الجوية المبينة في الجزء المخصص لذلك في ملحق جدول الطرق المرفق بهذه الاتفاقية. ويطلق على هذه الخدمات والطرق الجوية فيما يلي "الخدمات المتفق عليها" و "الطرق الجوية المحددة" على التوالي. ولمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد، أثناء تشغيلها خدمة متفق عليها على طريق جوي محدد بالإضافة إلى الحقوق الموضحة في البند (١) من هذه المادة، ممارسة حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وفي أي دولة ثالثة في النقاط المحددة لذلك الطريق الجوي في ملحق هذه الاتفاقية وذلك لغرض ترحيل وتنزيل الركاب والبضائع بما فيها البريد، مجتمعة أو متفرقة، دون قيود ذات صلة بالطرق الجوية وعدد الرحلات والطائرة التي قد تكون مملوكة له أو مستأجرة أو مستأجرة بسعتها فقط.

٣. النقل الجوي الدولي غير المنتظم الذي تقوم به مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف متعاقد شاملاً مؤسسات النقل الجوي غير المعينة لموجب المادة (٤) من هذه الإتفاقية يسمح لها بممارسة الحقوق الواردة في الفقرات (أ) و (ب) الواردة بالبند (١) من هذه المادة.

مادة ٤

التعيين والترخيص

١. يحق لكل طرف متعاقد، من خلال إخطار الطرف المتعاقد الآخر خطياً، تعيين مؤسسة نقل جوي واحدة لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق الجوية المحددة.

٢. على الطرف المتعاقد الآخر، عند إستلام هذا التعيين، أن يمنح تراخيص التشغيل اللازمة لمؤسسة النقل الجوي المعينة دون تأخير مع مراعاة أحكام البندين (٣) و (٤) من هذه المادة.

٣. يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تثبت أنها مؤهلة للوفاء بالشروط المحددة بموجب القوانين والأنظمة التي تطبقها عادة، وعلى نحو معقول هذه السلطات على تشغيل الخدمات الجوية الدولية بما يتفق مع أحكام المعاهدة، شاملة أمن الطيران الوارد في المادة (٩) وسلامة الطيران الواردة بالمادة (١٠) من هذه الإتفاقية.

٤. يحق لكل طرف متعاقد أن يرفض منح ترخيص التشغيل المشار إليه في البند (٢) من هذه المادة، أو أن يفرض ما يراه ضرورياً من شروط على مؤسسة النقل الجوي المعينة عند ممارستها للحقوق المبينة في المادة (٣) من هذه الاتفاقية، وذلك في أي حالة لا يكون فيها الطرف المتعاقد المذكور مقتنعاً بأنه:

(أ) في حالة دولة قطر:

لدولة قطر الملكية الجوهرية والسيطرة الفعالة على مؤسسة النقل الجوي المعينة ومحصورة

في حكومة دولة قطر و/أو في مواطنيها.

(ب) في حالة تيمور الشرقية:

قد تم تأسيس مؤسسة النقل الجوي ويقع مقر أعمالها الرئيسي والرقابة التنظيمية الفعالة عليها في إقليم تيمور الشرقية.
ج) مؤسسة النقل الجوي حاصلة على تصاريح التشغيل اللازمة.

مادة ٥

إلغاء ووقف العمل بتراخيص التشغيل

١. يكون لكل طرف متعاقد الحق في إلغاء ترخيص التشغيل أو وقف مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عن ممارسة الحقوق المحددة في المادة (٣) من هذه الإتفاقية، أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك على النحو التالي:
 - أ) في أي حالة لا يكون مقتنعاً فيها بأن:
 - * الملكية الجوهرية والسيطرة الفعالة على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل دولة قطر محصورة في دولة قطر و/أو في مواطنيها؛
 - * قد تم تأسيس مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل تيمور الشرقية ويقع مقر أعمالها الرئيسي والسيطرة التنظيمية الفعالة عليها في إقليم تيمور الشرقية؛
 - * مؤسسة النقل الجوي حاصلة على تصاريح التشغيل اللازمة.
 - ب) في حالة إخفاق تلك المؤسسة المعينة في التقيّد بالقوانين أو الأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق؛ أو
 - ج) في حالة إخفاق مؤسسة النقل الجوي المعينة في التشغيل طبقاً للشروط المقررة بموجب هذه الإتفاقية.
٢. لا يتم الإلغاء أو التوقف أو فرض الشروط المنصوص عليها في البند (١) من هذه المادة إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ما لم يكن من الضروري القيام بذلك وبشكل فوري للحيلولة دون الاستمرار في مخالفة القوانين أو الأنظمة.

مادة ٦

الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

١. تُعفى الطائرات العاملة على الخدمات الجوية الدولية التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، وكذلك معداتها العادية وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم وتموين الطائرة (شاملة الأطعمة والمشروبات والتبغ) الموجودة على متن تلك الطائرات، من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم الأخرى المشابهة عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تظل هذه المعدات والإمدادات على متن الطائرة لحين إعادة تصديرها أو استخدامها على جزء من الرحلة فوق ذلك الإقليم.

٢. تُعفى أيضاً البنود التالية من ذات الرسوم الجمركية والرسوم والأجور، باستثناء الرسوم المتعلقة بالخدمات المقدمة:

(أ) تموين الطائرة الذي يتم تحميله في إقليم طرف متعاقد ضمن حدود تقررها سلطات الطرف المتعاقد المذكور وبغرض استخدامه على متن طائرة الطرف المتعاقد الآخر المغادرة العاملة على خدمات جوية دولية.

(ب) قطع الغيار والمعدات العادية التي يتم إدخالها لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين لأغراض صيانة أو إصلاح الطائرة العاملة على خدمات جوية دولية تشغلها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

(ج) إمدادات الوقود وزيوت التشحيم التي يتم تزويدها في إقليم طرف متعاقد لطائرة مغادرة تابعة لمؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عاملة في خدمة جوية دولية، ويسري هذا الإعفاء حتى في حالة استخدام هذه الإمدادات على جزء من الرحلة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تم فيه تحميل هذه الإمدادات على متن الطائرة.

(د) مواد الدعاية ومستلزمات الملابس الرسمية ومستندات مؤسسة النقل الجوي ذات الطابع غير التجاري والتي تستخدمها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

(هـ) التجهيزات المكتبية التي يتم إدخالها إلى إقليم أي من الطرفين المتعاقدين بغرض استخدامها في مكاتب مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تبقى هذه التجهيزات تحت استخدام تلك المكاتب طوال فترة (٣) ثلاثة أعوام من تاريخ إدخالها إلى ذلك الإقليم مع تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل.

يجوز طلب إبقاء المواد المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) من هذا البند تحت الإشراف أو الرقابة الجمركية.

٣. يخضع الركاب والأمتعة والبضائع العابرة عبوراً مباشراً لإقليم أحد الطرفين المتعاقدين دون مغادرة المنطقة المخصصة لذلك الغرض بالمطار لإجراءات رقابة مبسطة. وتُعفى الأمتعة والبضائع العابرة عبوراً مباشراً من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة.

٤. لا يجوز إنزال المعدات العادية المحمولة جواً وكذلك المواد والإمدادات الموجودة على متن الطائرة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية لذلك الإقليم، وفي مثل هذه الحالة يجوز إبقاؤها تحت رقابة تلك السلطات لحين إعادة تصديرها أو التخلص منها وفقاً للأنظمة الجمركية.

مادة ٧

المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي

١. على كل طرف متعاقد أن يسمح بفرصة عادلة ومتساوية لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين للتنافس في تقديم النقل الجوي الدولي الذي تحكمه هذه الاتفاقية.

٢. تحدد كل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعنية سعة النقل الجوي الدولي الذي تقدمه دون قيود.

٣. لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين منفرداً أن يقيد حجم الحركة أو عدد الرحلات أو إنتظام الخدمة أو نوع أو أنواع الطائرات التي تشغّلها مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر بإستثناء ما قد تستدعيه أسباب جمركية أو فنية أو تشغيلية أو بيئية بشروط موحدة مطابقة للمادة (١٥) من المعاهدة ودائماً على أسس غير تمييزية.

٤. على كلا الطرفين المتعاقدين تبني كافة تلك الإجراءات المطلوبة في إطار إختصاصاتهما لمنع أي شكل من أشكال التمييز أو ممارسات المنافسة غير العادلة التي تؤثر على القدرة التنافسية لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

٥. على كل طرف متعاقد أن يقلل من الأعباء الإدارية ذات الصلة بمتطلبات وإجراءات الإيداع على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر وضمان تطبيق تلك الأعباء والإجراءات على أسس خالية من التمييز.

مادة ٨

التعرفات

١. يسمح كل طرف متعاقد بتحديد تعرفات الخدمات الجوية من قبل كل مؤسسة نقل جوي معينة، على أساس الإعتبارات التجارية السائدة في السوق. ولا يطلب أي طرف متعاقد من مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة له التشاور مع مؤسسات نقل جوي أخرى حول التعرفات التي تفرضها أو تقترح فرضها مقابل الخدمات الواردة في هذه الاتفاقية.

٢. يجوز لكل طرف متعاقد طلب إشعار بأي تعرفة أو إيداع أي تعرفة ستتقاضاها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة له. ولا يحق لأي طرف متعاقد طلب إشعار أو إيداع أي تعرفات ستتقاضاها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر. وتظل التعرفات سارية المفعول ما لم يتم رفضها لاحقاً وفقاً للبند (٥) من هذه المادة.

٣. يقتصر التدخل من قبل الطرفين المتعاقدين على الآتي:

- (أ) حماية المستهلكين ضد التعرفات المفرطة بسبب سوء إستغلال القوة السوقية.
- (ب) منع التعرفات الناتجة عن سلوك يؤدي فعلياً إلى منع أو تقليل المنافسة في سوق معين.

٤. يحق لكل طرف متعاقد وبصورة أحادية منع أي تعرفة تم إيداعها أو تتقاضاها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبله. ومع ذلك، لا يتم ذلك التدخل إلا إذا تبيّن لسلطات الطيران التابعة لذلك الطرف المتعاقد بأن التعرفة التي تتقاضاها أو سيتم تقاضيها تتوافق مع أي من المعايير المنصوص عليها في البند (٣) من هذه المادة.

٥. لا يحق لأي طرف متعاقد اتخاذ إجراء من جانب واحد لمنع بدء أو استمرار تعرفه مفروضة أو مقترح فرضها من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر. وإذا اعتقد طرف متعاقد بأن أي تعرفه لا تنسجم مع الاعتبارات المنصوص عليها في البند (٣) من هذه المادة، جاز له أن يطلب عقد مشاورات وإشعار الطرف المتعاقد الآخر بأسباب عدم رضائه. وتعد هذه المشاورات في مدة لا تزيد عن (١٤) أربعة عشر يوماً بعد إستلام الطلب. وإذا لم يكن هنالك إتفاق متبادل، تدخل التعرفه حيز النفاذ أو تستمر في السريان.

مادة ٩

أمن الطيران

١. تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما المقررة بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن إلتزام كل منهما للآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يعد جزءاً لا يتجزأ من هذه الإتفاقية، وبدون تقييد لحقوقهما والتزاماتهما المقررة بمقتضى القانون الدولي، يجب على الطرفين المتعاقدين العمل بوجه خاص طبقاً لأحكام معاهدة الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠، وإتفاقية قمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١، والبروتوكول المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم حركة الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في ٢٤ فبراير ١٩٨٨ ومعاهدة تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال في ١ مارس ١٩٩١، وأحكام الإتفاقيات والبروتوكولات متعددة الأطراف التي يسري الإلتزام بها على كلا الطرفين المتعاقدين.

٢. يقدم الطرفان المتعاقدان جميع المساعدات الضرورية عند الطلب لكل منهما بهدف منع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وأطقمها، والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، وأية تهديدات أخرى ضد أمن الطيران المدني.

٣. يعمل الطرفان المتعاقدان، في العلاقات المتبادلة بينهما، وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعة من قِبَل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية قابلة للتطبيق على الطرفين المتعاقدين، وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما ومشغلي الطائرات الذين تكون مراكز أعمالهم الرئيسية أو محال إقامتهم الدائمة في إقليميهما ومشغلي المطارات في إقليميهما بالعمل وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة.

٤. يوافق كل طرف متعاقد على أنه يُطلب من هؤلاء المشغّلين للطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في البند (٣) من هذه المادة بالتوافق مع القوانين والأنظمة السارية، والتي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى إقليمه أو المغادرة منه أو أثناء البقاء فيه.

٥. على كل طرف متعاقد التأكد من إتخاذ التدابير الكافية وتطبيقها بفعالية في إقليمه لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطاقم الطائرة والمواد المحمولة والأمتعة والبضائع ومستودعات الطائرة قبل عملية الصعود أو التحميل وأثناءها، وعلى كل طرف متعاقد أن يأخذ بمحمل الجذ كل طلب يُقدّم إليه من الطرف المتعاقد الآخر بإتخاذ تدابير أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة أي تهديد معين.

٦. عند وقوع حادث إستيلاء غير مشروع على طائرة مدنية أو التهديد به أو أفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة تلك الطائرة أو ركابها وطاقمها أو المطارات أو التسهيلات الملاحية الجوية، يلتزم كل من الطرفين المتعاقدين بتقديم المساعدة للطرف المتعاقد الآخر وذلك من خلال تسهيل الإتصالات والتدابير الأخرى الملائمة التي تستهدف إنهاء هذا الحادث أو التهديد فوراً وبسلام.

٧. في حالة مواجهة أي من الطرفين المتعاقدين لمصاعب تتعلق بأحكام أمن الطيران الواردة في هذه المادة، يجوز لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين طلب عقد مشاورات فورية مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

مادة ١٠

السلامة الجوية

١. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين طلب التشاور، في أي وقت، حول معايير السلامة المعمول بها في أية جزئية ذات صلة بطاقم الطائرة أو الطائرة أو أساليب تشغيلها المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر. ويتم إجراء مثل هذا التشاور خلال (٣٠) ثلاثين يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

٢. إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد تلك المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يراعي ولا يقوم بتطبيق معايير السلامة بصورة فعالة في أي جزئية، وبمستويات مساوية على الأقل لمعايير الحد الأدنى المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة، يقوم الطرف المتعاقد الأول بإخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج والخطوات الضرورية الواجب إتباعها للالتزام بمعايير الحد الأدنى تلك، وعلى الطرف المتعاقد الآخر القيام بالإجراء التصحيحي اللازم. وفي حالة إخفاق الطرف المتعاقد الآخر في القيام بتصحيح الوضع خلال (١٥) خمسة عشر يوماً أو خلال أية فترة زمنية أطول قد يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك يكون أساساً لتطبيق المادة (٥) من هذه الاتفاقية.

٣. على الرغم من الإلتزامات الواردة في المادة (٣٣) من المعاهدة، تمّ الإتفاق على أنه يجوز أن تخضع أية طائرة تشغيلها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في خدمات من إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو إليه، وأثناء وجود هذه الطائرة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، لفحص من قبل الممثلين المفوضين من قبل الطرف المتعاقد الآخر، ويكون الفحص شاملاً داخل الطائرة وخارجها لفحص صلاحية مستندات الطائرة ومستندات طاقمها، والحالة العامة للطائرة ولمعداتها (ويُطلق على هذا الفحص في هذه المادة التفتيش في ساحة وقوف الطائرات)، شريطة أن لا يؤدي مثل هذا الفحص إلى تأخير غير معقول.

٤. إذا أدى أي تفتيش أو سلسلة من عمليات التفتيش في ساحة وقوف الطائرات إلى ثبوت خطر جسيم يتمثل في:

- (أ) أن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يتطابق مع معايير الحد الأدنى المقررة في ذلك الوقت، بموجب المعاهدة؛ أو
- (ب) وجود نقص في المحافظة والتطبيق الفعال لمعايير السلامة المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة.

فإن الطرف المتعاقد الذي قام بعملية الفحص إنفاذاً لأحكام المادة (٣٣) من المعاهدة يكون حراً في تقرير أن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار شهادات أو تراخيص تلك الطائرة أو طاقمها أو اعتمادها، أو المتطلبات التي تم بموجبها تشغيل تلك الطائرة لا تساوي أو لا تفوق معايير الحد الأدنى المقررة بموجب المعاهدة.

٥. في حالة رفض مندوب مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين إفساح المجال لتفتيش طائرة تشغيلها تلك المؤسسة، في ساحة وقوف الطائرات، طبقاً للبند (٣) من هذه المادة، جاز للطرف المتعاقد الآخر الاستدلال على وجود مخاطر جسيمة من ذلك النوع الوارد في البند (٤) من هذه المادة، وأن يخلص إلى الاستنتاجات الواردة في ذلك البند.

٦. يحتفظ كل طرف متعاقد بحق تعليق أو تعديل تصريح تشغيل مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر بصورة فورية في حالة توصل الطرف المتعاقد الأول، سواء كنتيجة للتفتيش في ساحة وقوف الطائرات أو للتشاور أو خلافه، إلى ضرورة اتخاذ إجراء فوري لحماية سلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

٧. يوقف أي إجراء يقوم به أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للبندين (٢) أو (٦) من هذه المادة بمجرد انتهاء الأسباب التي تم بناءً عليها اتخاذها.

مادة ١١

رسوم الاستخدام

١. لا يجوز لأي طرف متعاقد فرض أو السماح بفرض رسوم مقابل استخدام المطارات والتسهيلات الملاحية الجوية من قبل الطائرات التابعة للطرف المتعاقد الآخر أعلى من تلك المفروضة على طائراته الوطنية العاملة على خدمات جوية دولية منتظمة.
٢. تخضع زيادة الرسوم أو الرسوم الجديدة فقط لمشاورات كافية بين السلطات المعنية بفرض الرسوم ومؤسسات النقل الجوي. ويجب إخطار المستخدمين قبل وقت كافٍ بشأن أي مقترحات تتعلق بتعديلات على رسوم الاستخدام لتمكينهم من إبداء رأيهم بشأنها قبل إجراء التعديلات.

مادة ١٢

تطبيق التشريع الوطني

١. يجب الإلتزام بقوانين وأنظمة كل طرف متعاقد المتعلقة بدخول الركاب أو طاقم الطائرة أو البضائع إلى إقليمه أو المغادرة منه، مثل الأنظمة المتعلقة بالدخول والتخليص والهجرة والجوازات والجمارك والعملية والصحة والحجر الصحي، من قبل هؤلاء الركاب أو طاقم الطائرة أو البضائع أو بالنيابة عنهم عند دخولهم إلى إقليم ذلك الطرف المتعاقد أو مغادرتهم منه أو أثناء وجودهم فيه.
٢. تُطبَّق قوانين وأنظمة كل طرف متعاقد المتعلقة بدخول الطائرات العاملة في ملاحه جوية دولية إلى إقليمه أو المغادرة منه، أو المتعلقة بتشغيل وملاحه تلك الطائرات، على الطائرة التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها في إقليمه.

٣. يحق للسلطات المختصة لدى كل طرف متعاقد القيام بتفتيش طائرات الطرف المتعاقد الآخر عند هبوطها أو مغادرتها، وفحص الشهادات والمستندات الأخرى المنصوص عليها في المعاهدة، دون التسبب بتأخير غير معقول.

مادة ١٣

الأنشطة التجارية

١. يحق لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد فتح مكاتب في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لترويج وبيع الخدمات الجوية.

٢. يُسمح لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد، وفقاً لقوانين وأنظمة وقواعد الطرف المتعاقد الآخر ذات الصلة بالدخول والإقامة والتوظيف، بإدخال العاملين في مجال الإدارة والمبيعات والأطعم الفنية والتشغيلية وذوي الاختصاصات الأخرى لتقديم الخدمات الجوية، إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وإبقائهم فيه.

٣. يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد القيام ببيع الخدمات الجوية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مباشرةً و، بإختيارها الحرّ، عبر وكلائها. ويحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة بيع ذلك النقل، ويكون أيّ شخص حراً في شراء ذلك النقل بعملة ذلك الإقليم أو بعملات أخرى قابلة للتحويل بحرية.

٤. يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة، عند طلبها، القيام بتبديل وتحويل فائض الإيرادات المتحصّل عليها محلياً الزائدة عن المصروفات المحلية إلى بلدها. ويجب السماح بالتبديل والتحويل فوراً ودون قيود أو ضرائب تتعلق بذلك، وبسعر الصرف الساري على المعاملات والتحويلات في التاريخ الذي تقدم فيه مؤسسة النقل الجوي طلب التحويل مبدئياً.

٥. يُسمح لمؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة لكل طرف متعاقد بسداد النفقات المحلية، شاملة شراء الوقود، بالعملة المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ويجوز لمؤسسة النقل

الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد، وبإختيارها الحر، سداد تلك النفقات في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة القابلة للتحويل بخزينة وفقاً للأنظمة المحلية المتعلقة بتداول العملات.

٦. بغض النظر عن أي شيء ورد في هذه المادة، فإن ممارسة الحقوق بموجب هذه المادة تتم وفقاً للقوانين والأنظمة والقواعد المحلية السارية المفعول. ويتعهد الطرفان المتعاقدان على أن يتم تطبيق القوانين والأنظمة والقواعد بطريقة خالية من التمييز ومنسجمة مع أغراض هذه الإتفاقية.

٧. يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة أن تمارس المناولة الأرضية بذاتها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر (المناولة الذاتية) أو، حسب إختيارها، أن تختار من بين وكلاء متنافسين لتوفير هذه الخدمات كاملةً أو مجزأة. ولا تخضع هذه الحقوق إلاً للقيود الفعلية الناجمة عن إعتبرات السلامة في المطار. وحيثما منعت تلك الإعتبرات المناولة الذاتية، يجب أن تتاح المناولة الأرضية على أسس متساوية لكل مؤسسات النقل الجوي المعينة؛ ويجب أن تكون الرسوم على أساس تكلفة الخدمة المقدمة؛ وأن تُضاهي هذه الخدمات نوعية وجودة الخدمات كما لو كانت هذه الخدمات متاحة في حالة إمكانية الخدمة الذاتية.

٨. بغض النظر عن أي شرط آخر من هذه الإتفاقية؛ يُسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة ومزوّدي نقل البضائع غير المباشرين التابعين لكلا الطرفين المتعاقدتين إستخدام أي نقل سطحي ذي صلة بالخدمات الجوية الدولية لنقل البضائع إلى أية نقاط في أقاليم الطرفين المتعاقدتين أو في إقليم دولة ثالثة أو منها دون قيود، شاملاً النقل من كل المطارات التي بها خدمات جمركية وإليها، ويشمل، إن كان قابلاً للتطبيق، الحق في نقل البضائع الموجودة في المستودعات الجمركية وفقاً للقوانين والأنظمة السارية. ويجب السماح بوصول تلك البضائع، سواء كانت منقولة على السطح أو جواً إلى مرافق وإجراءات التخليص الجمركي بالمطار. ويجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة إختيار تنفيذ النقل السطحي بذاتها أو تنفيذه عبر ترتيبات مع ناقلي سطح آخرين، بما فيهم النقل السطحي الذي تنفذه مؤسسات نقل جوي أخرى ومتعهدي خدمات الشحن الجوي غير المباشرين. ويجوز تقديم خدمات الشحن متعدد الوسائط تلك بسعر واحد يشمل النقل الجوي والسطحي معاً، شريطة عدم تضليل الشاحنين بشأن الحقائق ذات الصلة بذلك النقل.

مادة ١٤

المشاورات

١. تقوم سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين، بروح التعاون الوثيق، بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر وذلك بغرض ضمان التنفيذ والالتزام المرضي بأحكام هذه الاتفاقية والملاحق، والتشاور فيما بينهما عند الضرورة لإجراء تعديلات عليها.
٢. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب خطياً من الطرف المتعاقد الآخر عقد مشاورات، على أن تبدأ هذه المشاورات خلال (٦٠) ستين يوماً من تاريخ إستلام طلب عقدها، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد هذه المدة.

مادة ١٥

تسوية المنازعات

١. إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة تسويته أولاً عن طريق التفاوض.
٢. إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية من خلال التفاوض جاز لهما إحالة النزاع إلى شخص أو هيئة لإتخاذ قرار بشأنه. وفي حالة عدم إتفاقهما بحال النزاع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة تحكيم مكونة من (٣) ثلاثة محكمين يتم تكوينها بتعيين محكم واحد من قبل كل طرف متعاقد، ويقوم المحكمان المعيّنان على هذا النحو بتعيين المحكم الثالث، ويقوم كل طرف متعاقد بتعيين محكم خلال فترة (٦٠) ستين يوماً من تاريخ إستلام أي من الطرفين المتعاقدين إشعاراً من الطرف المتعاقد الآخر عبر القنوات الدبلوماسية بطلب التحكيم في النزاع من قبل هيئة تحكيم، على أن يعين المحكم الثالث خلال فترة (٦٠) ستين يوماً أخرى. وإذا أخفق أي من الطرفين المتعاقدين في تعيين محكم خلال الفترة المحددة، أو إذا لم يُعيّن المحكم الثالث خلال الفترة المحددة، يجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، القيام بتعيين محكم أو محكمين حسب ما تقتضيه الحالة، وإذا كان الرئيس من جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فيقوم نائب

الرئيس الأكثر أقدمية بالتعيين ما لم يفقد أهليته لذلك لنفس السبب، وفي هذه الحالة يكون المحكم الثالث من مواطني دولة ثالثة ويقوم برئاسة هيئة التحكيم.

٣. يتقاسم الطرفان المتعاقدان التكاليف المالية لهيئة التحكيم وأي تكاليف أخرى بالتساوي.

٤. يلتزم الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار صادر بموجب البند (٢) من هذه المادة.

مادة ١٦

التعديلات

١. إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية، فتدخل هذه التعديلات حيز النفاذ، إذا وافق عليها الطرفان المتعاقدان وإذا دعت الحاجة بعد التشاور وفقاً للمادة (١٤) من هذه الاتفاقية، بعد تأكيدها بتبادل المذكرات عبر القنوات الدبلوماسية.

٢. إذا كان التعديل متصلاً بالأحكام الواردة في هذه الاتفاقية خلافاً لأحكام الملاحق، فتتم الموافقة على هذا التعديل من قبل كل طرف متعاقد وفقاً لإجراءاته القانونية.

٣. إذا كان التعديل متصلاً فقط بالأحكام الواردة في ملاحق هذه الاتفاقية، فيجوز الإتفاق عليه مباشرة بين سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين، ويدخل حيز النفاذ من تاريخ إتفاق سلطات الطيران عليه.

مادة ١٧

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل هذه الاتفاقية وأية تعديلات لاحقة عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

مادة ١٨

الإعتراف بالشهادات والتراخيص

١. يعترف كل طرف متعاقد بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والتراخيص الصادرة أو المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر والتي ما زالت سارية المفعول، وذلك بقصد تنفيذ الخدمات المبينة في هذه الاتفاقية شريطة أن تكون المتطلبات التي تم بموجبها إصدار هذه الشهادات أو التراخيص أو اعتمادها مساوية أو أعلى من معايير الحد الأدنى المعتمدة أو التي قد يتم اعتمادها بموجب المعاهدة. ومع ذلك يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين، لأغراض الطيران فوق إقليمه، بحق رفض الإعتراف بشهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة لمواطنيه أو المعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو من قبل أي دولة أخرى.

٢. إذا كانت الإمتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات المشار إليها في البند (١) من هذه المادة الصادرة من سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لأي شخص أو مؤسسة نقل جوي معينة أو ذات صلة بطائرة تُشغَل الخدمات المتفق عليها على الطرق الجوية المحددة تسمح بالإختلاف عن المعايير التي إعتمدت بموجب المعاهدة وأن هذا الإختلاف قد تم إيداعه لدى منظمة الطيران المدني الدولي، جاز لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر طلب عقد مشاورات، وفقاً لما نصت عليه المادة (١٤) من هذه الاتفاقية، مع سلطات الطيران التابعة لذلك الطرف المتعاقد بهدف الوصول إلى قناعة بأن الممارسة التي هم بصدد مقبولتها لديهم، وفي حالة عدم التوصل إلى إتفاقي مرضي فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق المادة (٥) من هذه الاتفاقية.

مادة ١٩

الضرائب

(١) تُعفى الأرباح أو الدخل لمؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين الناتجة عن تشغيل الطائرات في حركة النقل الدولي من الضرائب على الأرباح أو الإيرادات الإجمالية التي يفرضها الطرف المتعاقد الآخر على الأرباح أو الإيرادات الإجمالية، ويتضمن هذا الإعفاء الاتفاقيات التجارية بين مؤسسات النقل الجوي والمشاريع التجارية المشتركة. وتخضع

الأرباح أو الإيرادات الإجمالية للضريبة فقط في إقليم الطرف المتعاقد الذي يقع فيه مكان الإدارة الفعالة لمؤسسة النقل الجوي.

ب) يُعفى رأس المال والممتلكات لمؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بتشغيل الطائرات في حركة النقل الدولية من جميع الضرائب على رأس المال والممتلكات التي تفرضها حكومة الطرف المتعاقد الآخر.

ج) تُعفى المكاسب الناتجة عن نقل ملكية الطائرات المستخدمة في النقل الدولي والممتلكات المنقولة المتعلقة بتشغيل تلك الطائرات، التي تتسلمها مؤسسة النقل الجوي التابعة لطرف متعاقد من أي ضريبة على المكاسب التي تفرضها حكومة الطرف المتعاقد الآخر.

د) إذا وُجدت أي إتفاقية خاصة حول تجنب الإزدواج الضريبي فيما يتعلق بالضريبة على الدخل وعلى رأس المال بين الطرفين المتعاقدين، تسري أحكام الإتفاقية الخاصة.

هـ) يمنح كل طرف متعاقد، على أساس المعاملة بالمثل، إعفاء من ضريبة القيمة المضافة والضرائب المشابهة غير المباشرة التي تفرض على البضائع والخدمات التي تقدم لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر والتي تستخدمها بغرض تشغيل خدماتها الجوية الدولية. ويجوز أن يكون هذا الإعفاء في شكل إعفاء أو إسترداد ما تم دفعة من مبالغ مالية.

مادة ٢٠

المواءمة مع المعاهدات متعددة الأطراف

إذا دخلت معاهدة طيران عامة متعددة الأطراف، حيز النفاذ بحق كلا الطرفين المتعاقدين، تُرجَّح أحكام تلك المعاهدة، ويتم تعديل هذه الإتفاقية وملاحقها في أسرع وقت ممكن.

مادة ٢١

الإنهاء

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يرسل إخطاراً إلى الطرف المتعاقد الآخر، في أي وقت، بقراره إنهاء هذه الإتفاقية، على أن يُبلّغ هذا الإخطار في ذات الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذه الإتفاقية بعد إنقضاء (١٢) إثني عشر شهراً من تاريخ إستلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يتم سحب إخطار الإنهاء بالإتفاق قبل إنقضاء هذه المدة، وإذا لم يعترف الطرف المتعاقد الآخر بإستلام الإخطار فيعتبر الإخطار في حُكم المستلم بعد إنقضاء (١٤) أربعة عشر يوماً من تاريخ إستلام منظمة الطيران المدني الدولي لهذا الإخطار.

مادة ٢٢

دخول حيز النفاذ

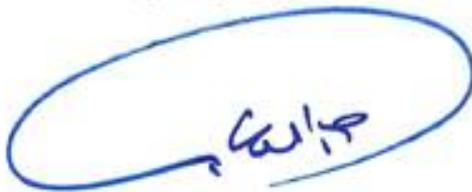
تتم المصادقة على هذه الإتفاقية وفقاً للإجراءات القانونية لدى كل طرف متعاقد، وتتدخل حيز النفاذ في تاريخ إستلام آخر الإخطارين، عبر القنوات الدبلوماسية، من قِبل الطرفين المتعاقدين تأكيداً لإستيفاء تلك الإجراءات.

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

حررت هذه الاتفاقية ووقعت في مدينة الدوحة بتاريخ ٢٠/٠٦/٢٠٢٢م، من نسختين أصليتين بكل من اللغات العربية والبرتغالية والإنجليزية، ولكافة النصوص ذات الحجية. وفي حالة الاختلاف في التفسير يرجح النص المحرر باللغة الإنجليزية.

عن

حكومة دولة قطر



جاسم بن سيف السليطي
وزير المواصلات

عن

حكومة جمهورية

تيمور الشرقية الديمقراطية



خوسيه أجوستينيو دا سيلفا
وزير المواصلات والاتصالات

ملحق ١

جدول الطرق الجوية (١)

١. الطرق الجوية التي تشغلها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية:

(٤)	(٣)	(٢)	(١)
نقاط فيما وراء	إلى	نقاط وسطية	من
أية نقاط	أية نقاط في قطر	أية نقاط	أية نقاط في جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية

٢. يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة من جانب حكومة جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية في كل الرحلات أو في أية رحلة عدم خدمة أية نقطة من النقاط الواردة في القسم (٢) والقسم (٤) من هذا الجدول، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق الجوية من نقطة في القسم (١).

جدول الطرق الجوية (٢)

١. الطرق الجوية التي تشغلها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل دولة قطر:

(٤)	(٣)	(٢)	(١)
نقاط فيما وراء	إلى	نقاط وسطية	من
أية نقاط	أية نقاط في جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية	أية نقاط	أية نقاط في قطر

٢. يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة من جانب حكومة دولة قطر في كل الرحلات أو في أية رحلة عدم خدمة أية نقطة من النقاط الواردة في القسم (٢) والقسم (٤) من هذا الجدول، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق الجوية من نقطة في القسم (١).

ترتيبات المشاركة بالرمز والترتيبات التعاونية

١. عند تشغيل أو عرض الخدمات المتفق عليها على الطرق الجوية المحددة، يجوز لأي مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الدخول في ترتيبات تعاون تسويقي مثل المشاريع المشتركة والحيز المحجوز والمشاركة بالرمز مع:
- (أ) مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لأي من الطرفين المتعاقدين؛
- (ب) مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لدولة ثالثة؛ و
- (ج) مزود نقل سطحي تابع لأي دولة.

شرط أن تكون كافة مؤسسات النقل الجوي المشاركة في هذه الترتيبات:

- (١) حاصلة على التصريح المناسب؛ و
- (٢) والوفاء بالمتطلبات التي تطبق عادة على تلك الترتيبات.

٢. يوافق الطرفان المتعاقدان على إتخاذ الإجراء اللازم لضمان حصول المسافرين على المعلومات والحماية الكاملة فيما يتصل برحلات المشاركة بالرمز المشغلة من أو إلى إقليميهما، وأن يتم تزويد الركاب، وكحد أدنى، بالمعلومات الضرورية على النحو التالي:
- (أ) شفاهة وخطياً (إن أمكن) وقت الحجز؛
- (ب) بصورة خطية على التكررة نفسها و/أو (إن تعذر ذلك) في مستند مسار الرحلة المرفق بالتكررة أو أية مستندات أخرى تحل محل التكررة، مثل التأكيد الخطي للحجز، شاملاً معلومات من يتم الإتصال به في حالة حدوث مشاكل مع الإشارة بوضوح إلى مؤسسة النقل الجوي المسؤولة في حالة وقوع ضرر أو حادث؛ و
- (ج) شفاهة مرة أخرى من قبل موظفي الخدمات الأرضية التابعين لمؤسسة النقل الجوي في كافة مراحل الرحلة.



**ACORDO ENTRE
O GOVERNO DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE
TIMOR-LESTE
E
O GOVERNO DO ESTADO DO QATAR
PARA SERVIÇOS AÉREOS**

O Governo da República Democrática de Timor-Leste; e

O Governo do Estado do Qatar;

Doravante conjuntamente designadas como (as "**Partes Contratantes**")

Sendo partes na Convenção sobre Aviação Civil Internacional aberta à assinatura em Chicago, no dia 7 de Dezembro de 1944;

Desejando celebrar um Acordo, complementar à referida Convenção, com o propósito de estabelecer serviços aéreos entre e para além dos seus respectivos territórios;

Acordaram no seguinte:

ARTIGO 1

Definições

Para efeitos do presente Acordo, a menos que o contexto exija o contrário:

1. O termo a "**Convenção**" significa a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional aberta à assinatura em Chicago no dia 7 de Dezembro de 1944 e inclui qualquer anexo adoptado nos termos do Artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda dos anexos ou da Convenção nos termos dos Artigos 90.º e 94º da mesma, na medida em que esses anexos e emendas se tenham tornado efectivos ou tenham sido ratificados por ambas as Partes Contratantes;
2. O termo "**Acordo**" significa o presente Acordo, os anexos que o acompanham e quaisquer protocolos ou documentos semelhantes que alterem o presente Acordo ou os anexos;
3. O termo "**Autoridades Aeronáuticas**" significa: no caso do Governo do Estado do Qatar, o *Ministro dos Transportes*; e no caso do Governo da República Democrática de Timor-Leste; a *Autoridade da Aviação Civil*, e em ambos os casos qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar quaisquer funções actualmente exercidas pelas referidas autoridades ou funções semelhantes;
4. O termo "**Companhia Aérea Designada**" significa uma companhia aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 4.º do presente Acordo;
5. Os termos "**Serviço Aéreo**", "**Serviço Aéreo Internacional**", "**Companhia Aérea**" e "**Paragem para Fins Não-Comerciais**", têm os significados respectivamente atribuídos no Artigo 96 da Convenção;
6. O termo "**Capacidade**" em relação a uma aeronave significa a carga útil da aeronave disponível na rota ou secção de uma rota; e em relação a um serviço aéreo especificado significa a capacidade da aeronave, utilizada em tal serviço, multiplicada pela frequência dos voos, operada por tal aeronave durante um determinado período numa rota ou secção de uma rota;
7. Os termos "**Serviços Acordados**" e "**Rotas Especificadas**" têm o significado respectivamente de serviços aéreos internacionais regulares e de rotas especificadas nos anexos do presente Acordo;
8. O termo "**Tarifa**" significa os preços a serem pagos pelo transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições em que esses preços se aplicam, incluindo preços e condições de agência e outros serviços auxiliares, mas excluindo a remuneração e condições de transporte de correio;
9. O termo "**Taxas de Utilização**" significa taxas ou tarifas cobradas pela utilização de aeroportos, instalações de navegação e outros serviços relacionados oferecidos por uma Parte Contratante à outra;
10. O termo "**Território**" em relação a um Estado tem o significado que lhe é atribuído no Artigo 2.º da Convenção.

11. O termo "assistência em terra" significa e inclui, mas não se limita à assistência a passageiros, carga e bagagem, bem como o fornecimento de instalações e/ou serviços de restauração;
12. O termo "Marketing Airlines" significa uma companhia aérea que oferece transporte aéreo numa aeronave operada por outra companhia aérea, através da partilha de códigos.

ARTIGO 2

Aplicabilidade da Convenção de Chicago

As disposições do presente Acordo estão sujeitas às disposições da Convenção na medida em que tais disposições sejam aplicáveis aos serviços aéreos internacionais.

ARTIGO 3

Concessão de direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos no que respeita aos seus serviços aéreos internacionais regulares:
 - a) o direito de voar através do seu território sem aterrar;
 - b) o direito de fazer paragens no seu território para fins não comerciais.
2. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo para efeitos de estabelecimento de serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas na secção apropriada das Listas anexas ao presente Acordo. Tais serviços e rotas são doravante denominados "os serviços acordados" e "as rotas especificadas", respectivamente. Ao operar um serviço acordado numa rota especificada, a companhia aérea designada por cada Parte Contratante gozará, para além dos direitos especificados no parágrafo (1) do presente Artigo, do direito de efectuar escalas no território da outra Parte Contratante e em qualquer país terceiro nos pontos especificados para essa rota nos anexos do presente Acordo com o objectivo de embarcar e desembarcar passageiros e carga, incluindo correio, em conjunto ou separadamente, sem limitações relativamente a rotas, frequências e material de voo que possa ser próprio, alugado ou fretado.
3. Os transportes aéreos internacionais não regulares efectuados pelas companhias aéreas de cada Parte, incluindo as companhias aéreas não designadas nos termos do Artigo 4.º do presente Acordo, gozam igualmente dos direitos especificados nas alíneas (a) e (b) do n.º 1 do presente Artigo.

ARTIGO 4

Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante tem o direito de designar por escrito à outra Parte Contratante uma companhia aérea para efeitos de exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Ao receber tal designação, a outra Parte Contratante deve, sob reserva do disposto nos parágrafos (3) e (4) do presente Artigo, conceder sem demora à companhia aérea designada as autorizações de exploração adequadas.
3. As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante podem exigir que a companhia aérea designada pela outra Parte Contratante lhes garanta que está qualificada para cumprir as condições prescritas ao abrigo das leis e regulamentos aplicáveis (dentro de padrões de normalidade e razoabilidade) à exploração de serviços aéreos internacionais por essas autoridades, em conformidade com as disposições da Convenção, incluindo a segurança aérea estabelecida no Artigo 9º e a segurança aérea estabelecida no Artigo 10º do presente Acordo.
4. Cada Parte Contratante terá o direito de recusar a concessão da autorização de exploração referida no parágrafo (2) do presente Artigo, ou de impor as condições que considere necessárias para o exercício por uma companhia aérea designada dos direitos especificados no Artigo 3.º do presente Acordo, em qualquer caso em que a referida Parte Contratante não esteja conformada com:
 - a) No caso do Estado do Qatar, a propriedade substancial e o controlo efectivo dessa companhia aérea designada ser efectivamente investida no Governo do Estado do Qatar e/ou nos seus nacionais;
 - b) No caso de Timor-Leste, a companhia aérea ser efectivamente constituída e ter o seu principal local de negócio e controlo regulamentar efectivo no território de Timor-Leste;
 - c) a companhia aérea possuir efectivamente as licenças de exploração necessárias.

ARTIGO 5

Revogação e Suspensão da Autorização de Funcionamento

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar uma autorização de exploração ou de suspender o exercício dos direitos especificados no Artigo 3.º do presente Acordo por uma companhia aérea designada pela outra Parte Contratante, ou de impor as condições que considere necessárias para o exercício dos seguintes direitos:
 - a) no caso de não ficar conformado com:
 - a propriedade substancial e o controlo efectivo da companhia aérea designada serem efectivamente propriedade do Governo do Estado do Qatar e/ou dos seus nacionais, no caso da companhia aérea designada pelo Qatar;
 - a companhia aérea ser efectivamente incorporada e ter o seu principal local de negócio e controlo regulamentar efectivo no território de Timor-Leste, no caso da companhia aérea designada por Timor-Leste;
 - a companhia aérea possuir efectivamente as licenças de exploração necessárias.
 - b) em caso de incumprimento por parte dessa companhia aérea designada das leis ou regulamentos da Parte Contratante que concede tais direitos; ou
 - c) no caso da companhia aérea designada não operar em conformidade com as condições prescritas no presente Acordo.
2. A menos que a revogação, suspensão ou imposição imediata das condições mencionadas no parágrafo (1) do presente Artigo seja essencial para evitar novas violações das leis ou regulamentos, tal direito só será exercido após consulta da outra Parte Contratante.

ARTIGO 6

Isonção de taxas aduaneiras e outros direitos

1. As aeronaves operadas em serviços aéreos internacionais pela companhia aérea designada de qualquer das Partes Contratantes, bem como o seu equipamento regular, fornecimentos de combustível e lubrificantes, e lojas a bordo da aeronave (incluindo alimentos, bebidas e tabaco) estarão isentas de todas as taxas aduaneiras, taxas de inspecção e outros encargos semelhantes, à chegada ao território da outra Parte Contratante, desde que tais equipamentos e fornecimentos permaneçam a bordo da aeronave até ao momento em que sejam reexportados ou sejam utilizados na parte da viagem efectuada sobre esse território.
2. Estão igualmente isentos das mesmas obrigações, taxas e encargos, com excepção dos encargos correspondentes ao serviço prestado:
 - a) lojas de aeronaves embarcadas no território de uma Parte Contratante, dentro dos limites fixados pelas autoridades da referida Parte Contratante, e para utilização a bordo de aeronaves desembarcadas que efectuem um serviço aéreo internacional da outra Parte Contratante;
 - b) peças sobressalentes e equipamento regular introduzido no território de qualquer das Partes Contratantes para a manutenção ou reparação de aeronaves utilizadas nos serviços aéreos internacionais pela companhia aérea designada da outra Parte Contratante;
 - c) combustível e lubrificantes fornecidos no território de uma Parte Contratante a aeronaves de partida de uma companhia aérea designada da outra Parte Contratante que efectue um serviço aéreo internacional, mesmo quando esses fornecimentos se destinem a ser utilizados na parte da viagem efectuada sobre o território da Parte Contratante em que são embarcados;
 - d) materiais publicitários, artigos uniformes e documentação da companhia aérea sem valor comercial utilizados pela companhia aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante;
 - e) o equipamento de escritório introduzido no território de qualquer das Partes Contratantes para ser utilizado nos escritórios da companhia aérea designada da outra Parte Contratante, desde que esse equipamento esteja à disposição desses escritórios durante (3) três anos a contar da data da sua introdução nesse território e se aplique o princípio da reciprocidade.

Os materiais referidos nas alíneas (a), (b) e (c) do presente parágrafo podem ser obrigados a ser mantidos sob supervisão ou controlo aduaneiro.

3. Os passageiros, bagagem e carga em trânsito directo através do território de uma Parte Contratante e que não saiam da área do aeroporto reservada para o efeito, serão sujeitos a um controlo muito simplificado. A bagagem e a carga em trânsito directo serão isentas de direitos aduaneiros e outros impostos similares.
4. O equipamento aéreo regular, bem como os materiais e fornecimentos retidos a bordo dos aviões de qualquer das Partes Contratantes, só podem ser descarregados no território da outra Parte Contratante com a aprovação das autoridades aduaneiras desse território. Nesse caso, podem ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades até ao momento em que sejam reexportados ou eliminados de acordo com a regulamentação aduaneira.

ARTIGO 7

Concorrência entre Companhias Aéreas

1. Cada Parte Contratante concederá uma oportunidade justa e igual às companhias aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes de concorrerem na prestação do transporte aéreo internacional regido pelo presente Acordo.
2. A capacidade de transporte aéreo internacional oferecida pelas companhias aéreas designadas será determinada livremente por cada uma delas.
3. Nenhuma Parte Contratante limitará unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pela companhia aérea designada da outra Parte Contratante, excepto se tal for necessário por razões aduaneiras, técnicas, operacionais ou ambientais, em condições uniformes compatíveis com o Artigo 15.º da Convenção e sempre numa base não discriminatória.
4. Ambas as Partes Contratantes adoptarão todas as medidas necessárias na sua jurisdição para evitar qualquer forma de discriminação ou práticas de concorrência desleal que afectem a competitividade da companhia aérea designada da outra Parte Contratante.
5. Cada Parte Contratante minimizará os encargos administrativos dos requisitos e procedimentos de apresentação de queixa na companhia aérea designada da outra Parte Contratante e assegurará que tais encargos e procedimentos sejam aplicados numa base não discriminatória.

ARTIGO 8

Tarifas

1. Cada Parte Contratante deve permitir que as tarifas dos serviços aéreos sejam estabelecidas por cada companhia aérea designada com base em considerações comerciais no mercado. Nenhuma das Partes Contratantes poderá exigir que a sua companhia aérea designada consulte outras companhias aéreas sobre as tarifas que cobram ou se propõe cobrar pelos serviços abrangidos pelo presente Acordo.
2. Cada Parte Contratante pode exigir a notificação ou a apresentação de qualquer tarifa a ser cobrada pela sua própria companhia aérea designada. Nenhuma das Partes Contratantes pode exigir a notificação ou a apresentação de qualquer tarifa a ser cobrada pela companhia aérea designada da outra Parte Contratante. As tarifas podem permanecer em vigor, a menos que posteriormente desaprovadas nos termos do parágrafo (5) do presente Artigo.
3. A intervenção das Partes Contratantes será limitada:
 - a) à protecção dos consumidores contra tarifas excessivas devido a abusos de poder de mercado; e
 - b) à prevenção de tarifas que resultam de comportamentos que têm o efeito de impedir ou diminuir substancialmente a concorrência num determinado mercado.
4. Cada Parte Contratante pode proibir unilateralmente qualquer tarifa apresentada ou cobrada pela sua própria companhia aérea designada. No entanto, tal intervenção só

será feita se a autoridade aeronáutica dessa Parte Contratante considerar que uma tarifa cobrada, ou proposta para ser cobrada, preenche qualquer dos critérios estabelecidos no parágrafo (3) do presente Artigo.

5. Nenhuma das Partes Contratantes poderá tomar medidas unilaterais para impedir a entrada em vigor ou a continuação de uma tarifa cobrada ou proposta para ser cobrada pela companhia aérea designada da outra Parte Contratante. Se uma Parte Contratante considerar que tal tarifa é incompatível com as considerações estabelecidas no parágrafo (3) do presente Artigo, pode solicitar consultas e notificar a outra Parte Contratante das razões da sua insatisfação. Estas consultas devem ser realizadas o mais tardar (14) catorze dias após a recepção do pedido. Sem um acordo mútuo, a tarifa entrará em vigor ou continuará em vigor.

ARTIGO 9

Segurança da Aviação

1. Em consonância com os direitos e obrigações que decorrem do direito internacional, as Partes reafirmam que a sua obrigação recíproca de proteção à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilegal constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações ao abrigo do direito internacional, as Partes atuarão em conformidade com as disposições da *Convenção relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves*, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, da *Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves*, assinada em Haia em 16 de Dezembro de 1970 e da *Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil*, assinado em Montreal a 23 de Setembro de 1971, o seu *Protocolo Suplementar para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos ao Serviço da Aviação Civil Internacional*, assinado em Montreal a 24 de Fevereiro de 1988, e a *Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos para Fins de Deteção*, assinada em Montreal a 1 de Março de 1991, bem como qualquer outra convenção e protocolo relacionados com a segurança da aviação civil a que ambas as Partes adiram.
2. As Partes prestar-se-ão, mediante pedido, toda a assistência necessária para prevenir atos de apreensão ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulação, dos aeroportos e instalações de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.
3. As Partes Contratantes actuarão, nas suas relações mútuas, em conformidade com as disposições de segurança aérea estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como anexos à Convenção, na medida em que tais disposições de segurança sejam aplicáveis a ambas as Partes Contratantes; As Partes Contratantes deverão exigir que os operadores de aeronaves do seu registo, os operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de estabelecimento ou residência permanente no seu território e os operadores de aeroportos no seu território actuem em conformidade com tais disposições de segurança aérea.
4. Cada Parte Contratante concorda que esses operadores de aeronaves serão obrigados a observar as disposições de segurança aérea referidas no parágrafo (3) do presente Artigo, em conformidade com as leis e regulamentos em vigor exigidos pela outra Parte

Contratante para a entrada, saída ou no interior do território dessa outra Parte Contratante.

5. Cada Parte Contratante deve assegurar que sejam efectivamente aplicadas medidas adequadas no seu território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulação, bagagem de mão, carga e provisões de bordo antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante deverá igualmente considerar positivamente qualquer pedido da outra Parte Contratante de medidas especiais de segurança razoáveis para fazer face a uma ameaça específica.
6. Quando ocorrer um incidente ou ameaça de incidente de apreensão ilegal de aeronaves civis ou outros actos ilegais contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulação, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes prestar-se-ão assistência mútua, facilitando as comunicações e outras medidas adequadas destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.
7. Caso uma Parte Contratante tenha problemas com as disposições de segurança aérea do presente Artigo, as autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante podem solicitar consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

ARTIGO 10

Segurança aérea

1. Cada Parte Contratante pode, a qualquer momento, solicitar consultas sobre normas de segurança em qualquer área relacionada com a tripulação, aeronaves ou a sua operação adoptadas pela outra Parte Contratante. Tais consultas devem ter lugar no prazo de (30) trinta dias após esse pedido.
2. Se, na sequência dessas consultas, uma Parte Contratante verificar que a outra Parte Contratante não mantém e administra eficazmente normas de segurança em qualquer dessas áreas que sejam pelo menos iguais às normas mínimas estabelecidas, a esse momento, na Convenção, a primeira Parte Contratante notificará a outra Parte Contratante dessas constatações e das medidas consideradas necessárias para se conformar com essas normas mínimas, e a outra Parte Contratante deverá tomar as medidas correctivas adequadas. A não adopção pela outra Parte Contratante de medidas adequadas no prazo de (15) quinze dias, ou num prazo mais longo que possa ser acordado, será motivo para a aplicação do Artigo 5.º do presente Acordo.
3. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33.º da Convenção, é acordado que qualquer aeronave operada pela companhia aérea designada de uma Parte Contratante em serviços de ou para o território da outra Parte Contratante pode, enquanto no território da outra Parte Contratante, ser sujeita a um exame pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante, a bordo e em torno da aeronave, para verificar tanto a validade dos documentos da aeronave e da sua tripulação como o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (neste artigo denominado "inspecção na plataforma de estacionamento"), desde que tal não conduza a um atraso injustificado.
4. Se qualquer inspecção na rampa ou uma série de inspecções na rampa derem origem

- a) a sérias preocupações de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumpra as normas mínimas estabelecidas nesse momento nos termos da Convenção, ou
- b) a sérias preocupações quanto à falta de uma manutenção e administração eficazes das normas de segurança estabelecidas nessa altura nos termos da Convenção,

a Parte Contratante que efectuar a inspecção será livre de concluir, para efeitos do Artigo 33.º da Convenção, que os requisitos ao abrigo dos quais os certificados ou licenças relativos a essa aeronave ou à tripulação dessa aeronave foram emitidos ou tornados válidos, ou que os requisitos ao abrigo dos quais essa aeronave é operada, não são iguais ou superiores às normas mínimas estabelecidas nos termos da Convenção.

- 5. No caso de o acesso, para efeitos da realização de uma inspecção na plataforma de estacionamento de uma aeronave operada por uma companhia aérea designada de uma Parte Contratante, nos termos do n.º 3 do presente Artigo, ser recusado pelo representante dessa companhia aérea, a outra Parte Contratante será livre de inferir que surjam graves preocupações do tipo referido no n.º 4 do presente Artigo e de tirar as conclusões referidas nesse número.
- 6. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou alterar imediatamente a autorização de exploração da companhia aérea designada da outra Parte Contratante no caso de a primeira Parte Contratante concluir, quer como resultado de uma inspecção na plataforma de estacionamento, consulta ou outra, que uma acção imediata é essencial para a segurança de uma operação aérea.
- 7. Qualquer acção de uma Parte Contratante em conformidade com os parágrafos (2) ou (6) do presente Artigo será interrompida quando a base para a tomada dessa acção deixar de existir.

ARTIGO 11

Taxas de Utilização

- 1. Qualquer taxa a ser imposta por uma Parte Contratante pela utilização de aeroportos e instalações de navegação aérea pelas aeronaves da outra Parte Contratante, não deverá ser superior às que seriam pagas pelas suas aeronaves nacionais envolvidas em serviços aéreos internacionais regulares.
- 2. Qualquer aumento de taxa, ou novas taxas, deverão ser precedidas das consultas adequadas entre as autoridades de cobrança competentes e as companhias aéreas. Qualquer proposta de alteração das taxas de utilização deve ser comunicada aos utilizadores de modo a permitir-lhes exprimir os seus pontos de vista antes da introdução de alterações.

ARTIGO 12

Aplicabilidade da Legislação Nacional

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativamente à admissão ou partida do seu território de passageiros, tripulação e carga de aeronaves, tais como regulamentos relativos à entrada, desalfandegamento, imigração, passaportes, alfândegas, moeda, saúde e quarentena, deverá ser cumprido por, ou em nome, desses passageiros, tripulação ou carga, à entrada ou partida, e no interior do território dessa Parte Contratante.
2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à admissão ou partida do seu território de aeronaves envolvidas na navegação aérea internacional, ou à operação e navegação dessas aeronaves, serão aplicados às aeronaves da outra Parte Contratante enquanto estiverem dentro do seu território.
3. As autoridades competentes de uma Parte Contratante têm o direito, sem atrasos injustificados, de efectuar revistas aos aviões da outra Parte Contratante na aterragem ou partida e de inspeccionar os certificados, e outros documentos, prescritos pela Convenção.

ARTIGO 13

Actividades Comerciais

1. A companhia aérea designada de cada Parte Contratante terá o direito de estabelecer escritórios no território da outra Parte Contratante para a promoção e venda de serviços aéreos.
2. A companhia aérea designada de cada Parte Contratante terá direito, em conformidade com as leis, regulamentos e regras da outra Parte Contratante relativas à entrada, residência e emprego, a trazer e manter no território da outra Parte Contratante o pessoal de gestão, vendas, técnico, operacional e outro pessoal especializado necessário para a prestação de serviços aéreos.
3. A companhia aérea designada de cada Parte Contratante pode participar na venda de serviços aéreos no território da outra Parte Contratante directamente e, a critério das companhias aéreas, através dos seus agentes. Cada companhia aérea terá o direito de vender tal transporte e qualquer pessoa será livre de comprar tal transporte, na moeda desse território ou em moedas livremente convertíveis.
4. Cada companhia aérea designada terá o direito de converter e remeter para o seu país, a pedido, receitas locais superiores às somas desembolsadas localmente. A conversão e a remessa serão prontamente autorizadas sem restrições ou impostos a seu respeito, à taxa de câmbio aplicável às transacções correntes e à remessa na data em que a transportadora apresenta o pedido inicial de remessa.
5. A companhia aérea designada de cada Parte Contratante será autorizada a pagar as despesas locais, incluindo a compra de combustível, no território da outra Parte Contratante em moeda local. A seu critério, a companhia aérea designada de cada Parte Contratante pode pagar tais despesas no território da outra Parte Contratante em moeda livremente convertível, de acordo com a regulamentação da moeda local.
6. Sem prejuízo do disposto no presente Artigo, o exercício dos direitos aqui previstos deve estar em conformidade com as leis, regulamentos e regras internas aplicáveis, e

as Partes Contratantes estipulam que as leis, regulamentos e regras devem ser administradas de forma não discriminatória e coerente com os objectivos do Acordo.

7. Cada companhia aérea designada terá o direito de efectuar a sua própria assistência em terra no território da outra Parte Contratante (auto-assistência) ou, à sua escolha, seleccionar entre os agentes concorrentes para tais serviços, no todo ou em parte. Estes direitos estarão sujeitos apenas a restrições físicas resultantes de considerações de segurança aeroportuária. Se tais considerações impedirem a auto-assistência, os serviços em terra devem estar disponíveis numa base de igualdade para todas as companhias aéreas designadas; as taxas devem basear-se nos custos dos serviços prestados; e tais serviços devem ser comparáveis ao tipo e qualidade dos serviços que estariam disponíveis se a auto-assistência fosse possível.
8. Sem prejuízo de qualquer outra disposição do presente Acordo, as companhias aéreas designadas e os fornecedores indirectos de transporte de carga de ambas as Partes Contratantes serão autorizados, sem restrições, a empregar, em ligação com os serviços aéreos internacionais, qualquer transporte de superfície de carga de ou para quaisquer pontos nos territórios das Partes Contratantes ou em países terceiros, incluindo o transporte de e para todos os aeroportos com instalações aduaneiras, e incluindo, quando aplicável, o direito de transportar carga em alfândega ao abrigo das leis e regulamentos aplicáveis. Tal carga, quer seja transportada à superfície ou por via aérea, terá acesso ao processamento e às instalações aduaneiras do aeroporto. As companhias aéreas designadas podem optar por efectuar o seu próprio transporte de superfície ou por fornecê-lo através de acordos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície operado por outras companhias aéreas e prestadores indirectos de serviços aéreos de carga. Tais serviços de carga intermodal podem ser oferecidos a um preço único, através do preço do transporte aéreo e de superfície combinados, desde que os expedidores não sejam induzidos em erro quanto aos factos relativos a tal transporte.

ARTIGO 14

Consultas

1. Num espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão de tempos a tempos com vista a assegurar a aplicação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo e dos anexos e consultar-se-ão, sempre que necessário, para prever a sua alteração.
2. Qualquer das Partes Contratantes pode solicitar por escrito uma consulta que terá início num prazo de (60) sessenta dias a contar da data de recepção do pedido, salvo se ambas as Partes Contratantes concordarem com uma prorrogação deste prazo.

ARTIGO 15

Resolução de Litígios

1. Se surgir qualquer disputa entre as Partes Contratantes relativa à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes esforçar-se-ão, em primeiro lugar, por resolvê-la via negociação.
2. Se as Partes Contratantes não chegarem a uma solução por negociação, podem concordar em submeter o litígio para decisão a alguma pessoa ou órgão; Caso não concordem, o litígio será, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, submetido para decisão a um tribunal de (3) três árbitros, um a ser nomeado por cada Parte Contratante e o terceiro a ser nomeado pelas duas assim nomeadas. Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro no prazo de (60) sessenta dias a contar da data de recepção, por qualquer das Partes Contratantes, de uma notificação da outra, por via diplomática, solicitando a arbitragem do litígio por esse tribunal, e o terceiro árbitro será nomeado num prazo suplementar de (60) sessenta dias. Se qualquer das Partes Contratantes não nomear um árbitro no prazo especificado, ou se o terceiro árbitro não for nomeado no prazo especificado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional pode, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, nomear um árbitro ou árbitros, conforme o caso o exija. Se o Presidente for da mesma nacionalidade que uma das Partes Contratantes, o Vice-Presidente mais graduado que não for desqualificado por esse motivo, fará a nomeação. Nesse caso, o terceiro árbitro deve ser nacional de um Estado terceiro e agir como Presidente do tribunal arbitral.
3. O custo do tribunal arbitral e quaisquer outros custos serão suportados em partes iguais pelas Partes Contratantes.
4. As Partes Contratantes cumprirão qualquer decisão tomada ao abrigo do n.º 2 do presente Artigo.

ARTIGO 16

Alterações

1. Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer disposição do presente Acordo, tais modificações, se acordadas entre as Partes Contratantes e, se necessário, após consulta em conformidade com o Artigo 14.º do presente Acordo, entrarão em vigor quando confirmadas por uma troca de notas, através dos canais diplomáticos.
2. Se a emenda disser respeito às disposições do Acordo que não as dos anexos, a emenda será aprovada por cada Parte Contratante em conformidade com os seus procedimentos legais.
3. Se a alteração disser apenas respeito às disposições dos anexos do presente Acordo, poderá ser acordada directamente entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes e produzirá efeitos a partir da data acordada pelas autoridades aeronáuticas.

ARTIGO 17

Inscrição na Organização da Aviação Civil Internacional

O presente Acordo e quaisquer alterações subsequentes serão registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional .

ARTIGO 18

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças emitidos ou tornados válidos por uma Parte Contratante, e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para efeitos de exploração dos serviços previstos no presente Acordo, desde que os requisitos ao abrigo dos quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou tornados válidos sejam iguais ou superiores às normas mínimas que são ou podem ser estabelecidas nos termos da Convenção. Cada Parte Contratante reserva-se, contudo, no direito de recusar reconhecer, para efeitos de voos sobre o seu próprio território, os certificados de competência e as licenças concedidas aos seus próprios nacionais ou tornadas válidas para eles pela outra Parte Contratante ou por qualquer outro Estado.
2. Se os privilégios ou condições das licenças ou certificados referidos no n.º 1 do presente Artigo, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante a qualquer pessoa ou companhia aérea designada ou em relação a uma aeronave que explore os serviços acordados nas rotas especificadas, permitirem uma diferença em relação às normas estabelecidas ao abrigo da Convenção, e cuja diferença tenha sido registada junto da Organização da Aviação Civil Internacional, as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante podem solicitar consultas, em conformidade com o Artigo 14.º do presente Acordo, com as Autoridades Aeronáuticas dessa Parte Contratante, a fim de se certificarem de que a prática em questão é aceitável para elas. A não obtenção de um acordo satisfatório constituirá motivo para a aplicação do Artigo 5.º do presente Acordo.

ARTIGO 19

Tributação

1. Os lucros ou receitas brutas da operação de aeronaves no tráfego internacional derivados por uma companhia aérea de uma Parte Contratante, incluindo a participação em acordos comerciais entre companhias aéreas ou empreendimentos comerciais conjuntos, serão isentos de todos os impostos sobre os lucros ou receitas brutas impostos pelo Governo da outra Parte Contratante. Os Lucros ou Receitas Brutas serão tributáveis apenas no território da Parte Contratante em que se situa o local de gestão efectiva da referida companhia aérea.

2. O capital e bens de uma companhia aérea de uma Parte Contratante relativos à exploração de aeronaves em tráfego internacional serão isentos de todos os impostos sobre o capital e bens impostos pelo Governo da outra Parte Contratante.
3. Os ganhos provenientes da alienação de aeronaves operadas no tráfego internacional e de bens móveis pertencentes à operação de tais aeronaves, recebidos por uma companhia aérea de uma Parte Contratante, serão isentos de qualquer imposto sobre ganhos impostos pelo Governo da outra Parte Contratante.
4. Quando existir entre as Partes Contratantes um acordo especial para evitar a dupla tributação em matéria de impostos sobre o rendimento e sobre o capital, prevalecerão as disposições deste último.
5. Cada Parte Contratante concederá, numa base recíproca, a isenção do imposto sobre o valor acrescentado ou de impostos indirectos similares sobre bens e serviços fornecidos à companhia aérea designada pela outra Parte Contratante e utilizados para efeitos da sua exploração de serviços aéreos internacionais. O desagravamento fiscal pode assumir a forma de uma isenção ou reembolso.

ARTIGO 20

Conformidade com as Convenções Multilaterais

Se uma convenção aérea multilateral geral entrar em vigor relativamente a ambas as Partes Contratantes, prevalecerão as disposições de tal convenção, devendo o presente Acordo e os seus anexos ser alterados no mais breve prazo possível.

ARTIGO 21

Denúncia

Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer momento, notificar a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo; tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Nesse caso, o Acordo cessará (12) doze meses após a data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que a notificação de cessação seja retirada por acordo antes do termo desse período. Na ausência de aviso de recepção pela outra Parte Contratante, a notificação será considerada como tendo sido recebida (14) catorze dias após a recepção da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 22

Entrada em vigor

O presente Acordo será aprovado de acordo com os procedimentos legais em cada Parte Contratante e entrará em vigor na data da recepção da última notificação, através dos canais diplomáticos, pelas Partes Contratantes, confirmando o cumprimento dos referidos procedimentos.

Em testemunho do que, os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito pelos respectivos governos, assinaram o presente Acordo.

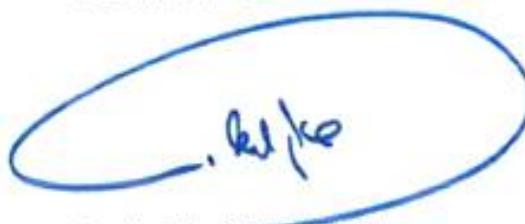
Feito em Doha o dia 20 de junho de 2022 em duplicado, nas línguas árabe, portuguesa e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de interpretação divergente, prevalece o texto em inglês.

**Pelo Governo de
a República Democrática de
Timor-Leste**



José Agostinho da Silva
Ministro dos Transportes e
Comunicações

**Pelo Governo de
o Estado do Qatar**



Jassim Bin Saif Al Sulaiti
Ministro dos Transportes

ANEXO I

Horário de rotas (1)

1. Rotas a serem operadas pela companhia aérea designada do Estado da República Democrática de Timor-Leste:

(1)	(2)	(3)	(4)
A partir de	Pontos Intermediários	Para	Para além dos pontos
Quaisquer pontos na República Democrática de Timor-Leste	Qualquer ponto	Qualquer ponto no Qatar	Qualquer ponto

2. A companhia aérea designada do Governo da República Democrática de Timor-Leste pode, em todos ou quaisquer voos, omitir chamadas em qualquer dos pontos das colunas (2) e (4) do presente Programa de Rotas, desde que os serviços acordados nestas rotas comecem num ponto da coluna (1).

Calendário de rotas (2)

1. Rotas a serem operadas pela companhia aérea designada do Estado do Qatar:

(1)	(2)	(3)	(4)
A partir de	Pontos Intermediários	Para	Para além dos pontos
Qualquer ponto no Qatar	Qualquer ponto	Quaisquer pontos na República Democrática de Timor-Leste	Qualquer ponto

2. A companhia aérea designada do Governo do Estado do Qatar pode, em todos ou quaisquer voos, omitir chamadas em qualquer dos pontos das colunas (2) e (4) do presente Programa de Rotas, desde que os serviços acordados nestas rotas comecem num ponto da coluna (1).

ANEXO II

Partilha de Códigos/ Acordos Cooperativos

1. Ao operar ou realizar os serviços acordados nas rotas especificadas, qualquer companhia aérea designada de uma Parte Contratante pode celebrar acordos de comercialização cooperativa, tais como joint venture, espaço bloqueado ou acordos de partilha de códigos, com:
 - a) uma ou mais companhias aéreas de qualquer das Partes Contratantes;
 - b) uma ou mais companhias aéreas de um país terceiro; e
 - c) um fornecedor de transporte de superfície de qualquer país.desde que todas as companhias aéreas em tais acordos:
 - i) tenham a autoridade apropriada; e
 - ii) cumpram os requisitos normalmente aplicados a tais acordos.
2. As partes contratantes acordam em tomar as medidas necessárias para assegurar que os consumidores sejam plenamente informados e protegidos no que respeita a voos com códigos partilhados que operem de, ou para, o seu território e que, no mínimo, sejam fornecidas aos passageiros as informações necessárias das seguintes formas:
 - a) oralmente e, se possível, por escrito, no momento da reserva;
 - b) na forma escrita, no próprio bilhete e/ou (se não for possível), no documento itinerário que acompanha o bilhete ou em qualquer outro documento que o substitua, tal como uma confirmação escrita, incluindo informações sobre quem contactar em caso de problema e uma indicação clara da companhia aérea responsável em caso de danos ou acidente; e
 - c) oralmente, novamente, pelo pessoal de terra da companhia aérea em todas as fases da viagem.

ANEXO III
Versão em língua inglesa



**AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC
REPUBLIC OF TIMOR-LESTE
AND
THE GOVERNMENT OF THE STATE OF QATAR
FOR AIR SERVICES**

The Government of the Democratic Republic of Timor-Leste; and

The Government of the State of Qatar;

Hereinafter referred to as **(the Contracting Parties)**

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

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

1. The term "**the Convention**" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any annex adopted under Article (90) of that Convention and any amendment of the annexes or the Convention under Articles (90) and (94) thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
2. The term "**Agreement**" means this Agreement, the Annexes attached thereto and any Protocols or similar documents amending this Agreement or the Annexes;
3. The term "**Aeronautical Authorities**" means: in the case of the Government of the State of Qatar; the Minister of Transport, and in the case of the Government of the Democratic Republic of Timor-Leste; the Civil Aviation Authority, and in both cases any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the said authorities or similar functions;
4. The term "**Designated Airline**" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article (4) of this Agreement;
5. The terms "**Air Service**", "**International Air Service**", "**Airline**" and "**Stop for Non-Traffic Purposes**", have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
6. The term "**Capacity**" in relation to an aircraft means the payload of the aircraft available on the route or section of a route; and in relation to a specified air service means the capacity of aircraft, used on such service, multiplied by the frequency of the flights, operated by such an aircraft over a given period on a route or section of a route;
7. The terms "**Agreed Services**" and "**Specified Routes**" have the meaning respectively of scheduled international air services and of routes specified in the Annexes to this Agreement;
8. The term "**Tariff**" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
9. The term "**User Charges**" means fees or rates levied for the use of airports, navigational facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other;
10. The term "**Territory**" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article (2) of the Convention.

11. The term "Ground-Handling" means and includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
12. The term "Marketing Airlines" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing.

ARTICLE 2

Applicability of Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention in so far as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:
 - a) the right to fly across its territory without landing;
 - b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the Schedules annexed to this Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party and in any third country at the points specified for that route in the annexes to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail, in combination or separately, without limitations regarding routes, frequencies, and flying material that can be of its own, hired or chartered.
3. The non-scheduled international air transportation performed by the airlines of each Party including airlines not designated under Article (4) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1 (a) and (b) of this Article.

ARTICLE 4

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purposes of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorizations.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention, including aviation security in Article 9 and aviation safety in Article 10 of this Agreement
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article (3) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that :
 - a) In the case of State of Qatar, substantial ownership and effective control of that designated airline is vested in the Government of State of Qatar and/or its nationals;
 - b) In the case of Timor-Leste, the airline is incorporated and has its principal place of business and effective regulatory control in the territory of Timor-Leste;
 - c) the airline holds the necessary operating permits.

ARTICLE 5

Revocation and Suspension of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article (3) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
 - a) in any case where it is not satisfied that:
 - substantial ownership and effective control of the designated airline are vested in the Government of State of Qatar and/or its nationals for Qatar designated airline;
 - the airline is incorporated and has its principal place of business and effective regulatory control in the territory of Timor-Leste for Timor-Leste designated airline;
 - the airline holds the necessary operating permits.
 - b) in the case of failure by that designated airline to comply with laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
 - c) in case the designated airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringement of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 6

Exemption from Customs and other Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.
2. The following shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:
 - a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;
 - b) spare parts and regular equipment introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;
 - c) fuel and lubricants supplied in the territory of a Contracting Party to outbound aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in an international air service, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;
 - d) advertising materials, uniform items and airline documentation having no commercial value used by the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party;
 - e) the office equipment introduced in the territory of either Contracting Party in order to be used in the offices of the designated airline of the other Contracting Party provided that such equipment is at the disposal of those offices during (3) three years from the date of their introduction into that territory and the principle of reciprocity applies.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) of this paragraph may be required to be kept under customs supervision or control.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.
4. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 7

Competition among Airlines

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. The capacity of international air transport offered by the designated airlines shall be determined freely by each of them.
3. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airline of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article (15) of the Convention and always on a non-discriminatory basis.
4. Both Contracting Parties shall adopt all such measures as required within their jurisdiction to prevent any form of discrimination or unfair competition practices affecting the competitiveness of the designated airline of the other Contracting Party.
5. Each Contracting Party shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on designated airline of the other Contracting Party and ensure that such burdens and procedures are applied upon a non-discriminatory basis.

ARTICLE 8

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require its designated airline to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by this Agreement.
2. Each Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by its own designated airline. Neither Contracting Party shall require notification or filing of any tariffs to be charged by the designated airline of the other Contracting Party. Tariffs may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraph (5) of this Article.
3. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - a) the protection of consumers against excessive tariffs due to abuse of market power; and
 - b) the prevention of tariffs that result from behaviour that has the effect of preventing or lessening competition substantially in a given market.
4. Each Contracting Party may unilaterally disallow any tariff filed or charged by its own designated airline. However, such intervention shall be made only if it

appears to the aeronautical authority of that Contracting Party that a tariff charged or proposed to be charged meets either of the criteria set out in paragraph (3) of this Article.

5. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff charged or proposed to be charged by the designated airline of the other Contracting Party. If one Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set out in paragraph (3) of this Article, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than (14) fourteen days after receipt of the request. Without a mutual agreement the tariff shall take effect or continue in effect.

ARTICLE 9

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, and the provisions of multilateral agreements and protocols which will become binding on both Contracting Parties.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to both Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article in accordance with the laws and regulations in force required by the other

Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party.

5. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such an incident or threat thereof.
7. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 10

Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within (30) thirty days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within (15) fifteen days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article (5) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article (33) of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or a series of ramp inspections gives rise to:

- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article (33) of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

- 5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
- 6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
- 7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 11

User Charges

- 1. Any charge that may be imposed or permitted to be imposed by a Contracting Party for the use of airports and air navigation facilities by the aircraft of the other Contracting Party shall not be higher than those that would be paid by its national aircraft engaged in scheduled international air services.
- 2. Increase or new charges should only follow adequate consultations between the competent charging authorities and the airlines. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to users to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 12

Applicability of National Legislation

1. The laws and regulations of a Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew and cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo upon entry into or departure from, or while within the territory of that Contracting Party.
2. The laws and regulations of a Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft shall be applied to aircraft of the other Contracting Party while within its territory.
3. The appropriate authorities of a Contracting Party shall have the right without unreasonable delays, to search aircraft of the other Contracting Party on landing or departure and to inspect the certificates and other documents prescribed by the Convention.

ARTICLE 13

Commercial Activities

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of air services.
2. The designated airline of each Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws, regulations and rules of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.
3. The designated airline of each Contracting Party may engage in the sale of air services in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
4. Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.
5. The designated airline of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the designated airline of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.
6. Notwithstanding anything contained in this Article, the exercise of rights under this Article shall be in accordance with the applicable domestic laws, regulations

and rules, and the Contracting Parties stipulate that the laws, regulations and rules shall be administered in a non-discriminatory fashion and consistent with the purposes of the Agreement.

7. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Contracting Party (self-handling) or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. These rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all designated airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services which would be available if self-handling were possible.
8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. The designated airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air services. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

ARTICLE 14

Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the Annexes and shall consult when necessary to provide for modifications thereof.
2. Either Contracting Party may request consultation in writing which shall begin within a period of (60) sixty days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

ARTICLE 15

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of (3) three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of (60) sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of (60) sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may, at the request of either Contracting Party, appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.
3. The cost of the arbitration tribunal and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

ARTICLE 16

Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, such modifications, if agreed between the Contracting Parties and if necessary after consultation in accordance with Article (14) of this Agreement, shall come into effect when confirmed by an exchange of notes, through the diplomatic channels.
2. If the amendment relates to the provisions of the Agreement other than those of the annexes, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures.
3. If the amendment relates only to the provisions of the Annexes to this Agreement, it may be agreed upon directly between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and would be effective from the date agreed upon by the aeronautical authorities.

ARTICLE 17

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

ARTICLE 18

Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.
2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph (1) of this Article, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article (14) of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article (5) of this Agreement.

ARTICLE 19

Taxation

1. Profits or Gross receipts from the operation of aircraft in international traffic derived by an airline of one Contracting Party, including participation in inter-airline commercial agreements or joint business ventures, shall be exempt from all taxes on Profits or Gross receipts imposed by the Government of the other Contracting Party. The Profits or Gross Receipts shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of that airline is situated.

2. Capital and assets of an airline of one Contracting Party relating to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from all taxes on capital and assets imposed by the Government of the other Contracting Party.
3. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft which are received by an airline of one Contracting Party shall be exempt from any tax on gains imposed by the Government of the other Contracting Party.
4. Where a special agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.
5. Each Contracting Party shall on a reciprocal basis grant relief from value added tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to the airline designated by the other Contracting Party and used for the purposes of its operation of international air services. The tax relief may take the form of an exemption or a refund.

ARTICLE 20

Conformity with Multilateral Conventions

If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail, and this Agreement and its Annexes shall be amended at the soonest possible.

ARTICLE 21

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate (12) twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received (14) fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22

Entry into Force

This Agreement shall be approved according to the legal procedures in each Contracting Party and shall come into force on the date of the receipt of the last notification, through diplomatic channels, by the Contracting Parties confirming the fulfillment of the said procedures.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective governments, have signed this Agreement.

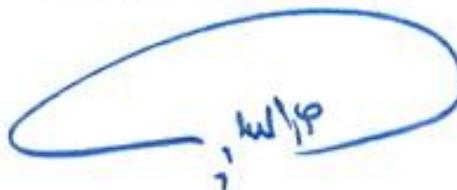
Done at Doha the 20th day of June 2022 in duplicate, in Arabic, Portuguese and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergent interpretation, the English text shall prevail.

**For the Government of
the Democratic Republic of
Timor-Leste**



José Agostinho da Silva
Minister of Transport and
Communications

**For the Government of
the State of Qatar**



Jassim Bin Saif Al Sulaiti
Minister of Transport

ANNEX I

Route Schedule (1)

1. Routes to be operated by the designated airline of the Democratic Republic of Timor-Leste:

(1)	(2)	(3)	(4)
From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Any points in the Democratic Republic of Timor-Leste	Any points	Any points in Qatar	Any points

2. The designated airline of the Government of the Democratic Republic of Timor-Leste may, on all or any flights, omit calling at any of the points in columns (2) and (4) of this Route Schedule, provided that the agreed services on these routes begin at a point in column (1).

Route Schedule (2)

1. Routes to be operated by the designated airline of the State of Qatar:

(1)	(2)	(3)	(4)
From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Any points in Qatar	Any points	Any points in the Democratic Republic of Timor-Leste	Any points

2. The designated airline of the Government of the State of Qatar may, on all or any flights, omit calling at any of the points in columns (2) and (4) of this Route Schedule, provided that the agreed services on these routes begin at a point in column (1).

ANNEX II

Codesharing/Cooperative arrangements

1. In operating or holding out the agreed services on the specified routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as joint venture, blocked space or codesharing arrangements, with:
 - a) an airline or airlines of either Contracting Party;
 - b) an airline or airlines of a third country; and
 - c) a surface transportation provider of any country.

provided that all airlines in such arrangements:

 - i) hold the appropriate authority; and
 - ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.
2. The Contracting Parties agree to take the necessary action to ensure that consumers are fully informed and protected with respect to codeshared flights operating to or from their territory and that, as a minimum, passengers be provided with the necessary information in the following ways:
 - a) orally and, if possible, in writing at the time of booking;
 - b) in written form, on the ticket itself and/or (if not possible), on the itinerary document accompanying the ticket or on any other document replacing the ticket, such as a written confirmation, including information on whom to contact in case of a problem and a clear indication of which airline is responsible in case of damage or accident; and
 - c) orally again, by the airline's ground staff at all stages of the journey.

DECRETO-LEI N.º 44/2023

de 7 de Junho

**REGIME DE CONTRATAÇÃO DE PESSOAL PARA
APOIO ÀS ATIVIDADES DE ADESÃO DE TIMOR-LESTE
À ASEAN**

A adesão da República Democrática de Timor-Leste à Associação dos Países do Sudeste Asiático, abreviadamente designada por ASEAN, que constitui a sua sigla em inglês, é uma prioridade estratégica nacional estabelecida no Plano Estratégico de Desenvolvimento 2011-2030 e no Programa do VIII Governo Constitucional.

No âmbito das 40.^a e 41.^a Cimeiras da ASEAN, realizadas em novembro de 2022, os líderes daquela organização regional, reunidos em Phnom Penh, no Reino do Camboja, emitiram declaração oficial em que aceitam, em princípio, a adesão da República Democrática de Timor-Leste como seu 11.º Estado-membro.

No início do próximo mês de maio, realizar-se-á em Jacarta a 42.^a Cimeira da ASEAN, onde será adotado o Roteiro de Adesão de Timor-Leste, exigindo-se dessa data em diante que os nossos ministérios disponham de recursos humanos capacitados a assegurar o sucesso da nossa integração regional.

O Governo decreta, nos termos do n.º 3 do artigo 115.º da Constituição da República e do artigo 28.º da Lei n.º 8/2004, de 16 de junho, que aprova o Estatuto da Função Pública, alterada pela Lei n.º 5/2009, de 15 de julho, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º
Objeto

O presente diploma estabelece o regime de contratação de agentes da administração pública para apoio às atividades de adesão da República Democrática de Timor-Leste à Associação dos Países do Sudeste Asiático, abreviadamente designada por ASEAN.

Artigo 2.º
Âmbito

O regime previsto no presente diploma aplica-se aos candidatos e aos trabalhadores da administração pública providos em regime de contrato de trabalho a termo certo para desempenho de atividades relacionadas com a adesão da República Democrática de Timor-Leste à ASEAN.

Artigo 3.º
Princípios e garantias

1. A contratação obedece aos princípios de legalidade, transparência, seleção por mérito, imparcialidade, boa-fé, liberdade de candidatura e igualdade de condições e oportunidades.

2. Para o cumprimento dos princípios estabelecidos no número anterior, são assegurados:

- a) A contratação em decorrência de processo seletivo de mérito;
- b) A neutralidade e imparcialidade do júri de seleção;
- c) A divulgação prévia dos métodos de seleção, do programa de provas e do sistema de classificação final;
- d) O direito a recurso.

Artigo 4.º
Comissão técnica

1. Compete a uma comissão técnica designada através de Resolução do Governo a preparação de uma proposta de contratação, integrada pelos elementos seguintes:

- a) Levantamento das necessidades de pessoal para as atividades de adesão à ASEAN;
- b) Número de contratados necessários e respetivas habilitações académicas e experiência profissional exigidas; e
- c) Descrição detalhada das funções a desempenhar pelos contratados e competências e conhecimentos que devem ser demonstrados durante o processo seletivo.

2. A comissão técnica é composta por representantes:

- a) Do Ministério dos Negócios Estrangeiros e Cooperação, que preside;
- b) Do Ministro Coordenador dos Assuntos Económicos;
- c) Do Ministério da Agricultura e Pescas;
- d) Do Ministério do Turismo, Comércio e Indústria;
- e) Do Ministério das Finanças;
- f) Do Ministério da Justiça;
- g) Do Serviço de Migração;
- h) Da Autoridade da Proteção Civil; e
- i) Da Comissão da Função Pública.

Artigo 5.º
Determinação das vagas

A proposta de contratação é encaminhada pela comissão técnica à Comissão da Função Pública que, no prazo de 15 dias a finaliza, submetendo-a ao Governo para aprovação e fixação das vagas postas a concurso.

Artigo 6.º
Classificação das funções

1. Os contratados são classificados nas seguintes duas categorias, de acordo com as respetivas habilitações académicas e experiência profissional:
 - a) Profissional equiparado a Técnico Superior do Grau A, escalão 1, do Regime Geral das Carreiras da Administração Pública;
 - b) Profissional equiparado a Profissional Sénior do Grau A, do Regime dos Profissionais Seniores da Administração Pública.
2. Exige-se dos candidatos a habilitação académica mínima de licenciatura em área relevante para o exercício das respetivas funções.

Artigo 7.º
Procedimento de contratação

A contratação de pessoal é precedida de processo seletivo de mérito da responsabilidade de um júri de seleção que conta com a assistência técnica da Comissão da Função Pública.

Artigo 8.º
Composição do júri de seleção

1. As operações do concurso são realizadas por um júri de seleção composto por representantes das entidades integrantes da comissão técnica, prevista no artigo 4.º, e dois suplentes, designados pela Comissão da Função Pública.
2. O júri de seleção é presidido pelo representante do Ministério dos Negócios Estrangeiros e Cooperação.
3. Podem ainda integrar o júri de seleção outros profissionais especializados, de acordo com a especialidade técnica dos cargos postos a concurso.
4. Compete ao júri de seleção:
 - a) Realizar as operações do processo seletivo, avaliando objetiva e imparcialmente as candidaturas;
 - b) Apreciar as reclamações apresentadas contra as suas decisões;
 - c) Ordenar a lista de classificação final dos candidatos aprovados.

Artigo 9.º
Aviso de abertura

O processo seletivo é aberto por aviso preparado pelo júri de seleção e publicado nos órgãos de comunicação social nacionais, contendo os seguintes elementos:

- a) Classificação da função e área funcional;
- b) Local de trabalho;

- c) Duração do contrato e remuneração;
- d) Descrição do conteúdo funcional do lugar a prover;
- e) Requisitos gerais e especiais de admissão ao processo seletivo;
- f) Composição do júri;
- g) Métodos de seleção; e
- h) Entidade a quem apresentar o requerimento de inscrição, respetivo prazo de entrega e documentos a juntar para formalização da candidatura.

Artigo 10.º
Admissão de candidaturas

1. As inscrições para o processo seletivo realizam-se exclusivamente por via eletrónica, mediante o preenchimento de um formulário de inscrição e o carregamento de cópias dos documentos comprovativos de identidade, habilitações académicas e outros indicados como necessários pelo júri de seleção.
2. Os documentos recebidos eletronicamente integram uma base de dados de candidatos e servem para a sua distribuição para a realização do exame escrito, para a análise dos documentos submetidos e para preparação das listas de classificação.

Artigo 11.º
Exame escrito

1. O processo seletivo é composto por um exame escrito eletrónico que visa avaliar os candidatos sobre os conhecimentos profissionais, as competências técnicas e o domínio de línguas necessários ao exercício das respetivas funções.
2. O exame de conhecimentos é corrigido eletronicamente, do qual resulta uma classificação numa escala de zero a cem pontos.
3. Consideram-se apurados para a fase seguinte os candidatos com as classificações mais elevadas até o limite das vagas disponíveis em cada categoria, acrescido de 30%.

Artigo 12.º
Verificação de documentos, exame discursivo e entrevista

1. O júri de seleção verifica o preenchimento dos critérios gerais de admissibilidade dos candidatos aprovados no exame escrito eletrónico, sendo aqueles convocados para a realização de um exame discursivo e entrevista profissional, dos quais resulta uma classificação numa escala de zero a cem pontos.
2. O exame discursivo referido no número anterior consiste numa redação analítico-argumentativa sobre tema ou situação-problema proposto.

3. A entrevista referida no n.º 1 consiste num conjunto de perguntas colocadas ao candidato pelo júri de seleção consistindo num elenco de perguntas sobre conhecimentos técnicos sobre uma área específica, respetiva experiência profissional e conhecimentos linguísticos.

Artigo 13.º

Classificação final e publicação da lista

1. A classificação final resulta da média aritmética simples das classificações obtidas em todos os métodos de seleção.
2. Os resultados são publicados pelo júri de seleção, após homologação do resultado pela Comissão da Função Pública.

Artigo 14.º

Regulamento do concurso

O regulamento do concurso consta do respetivo aviso de abertura publicado pelo júri de seleção.

Artigo 15.º

Recursos

1. Das decisões do júri de seleção cabe recurso para a Comissão da Função Pública.
2. O recurso previsto no número anterior obedece à forma e ao procedimento estabelecidos no Decreto-Lei n.º 22/2011, de 8 de junho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 22/2011, de 8 de junho, 44/2011, de 21 de setembro, e 1/2018, de 24 de janeiro.

Artigo 16.º

Duração do contrato

É celebrado um contrato de trabalho a termo certo entre o candidato aprovado e selecionado e o departamento governamental onde exercerá funções, com duração de até um ano podendo ser renovado uma única vez, por igual período.

Artigo 17.º

Regime aplicável

1. Ao contratado a termo certo nos termos do presente diploma, aplica-se as disposições do Estatuto da Função Pública, e legislação complementar, incluindo o que respeita ao regime remuneratório e disciplinar, avaliação de desempenho e regime de licenças e faltas.
2. Os contratados a termo certo estão sujeitos ao dever de participação em ações de formação, nos termos superiormente determinados, especialmente relacionadas com programas de integração regional e multilateral e aperfeiçoamento do conhecimento de línguas.
3. A conclusão das ações de formação referidas no número anterior com aproveitamento final satisfatório constitui um dos critérios de avaliação de desempenho do contratado a termo certo, inclusivamente durante o seu período experimental.

Artigo 18.º

Período experimental

1. O contratado está sujeito a um período experimental com a duração de 90 dias que se destina a verificar se o trabalhador detém as competências exigidas ao desempenho das funções para as quais foi selecionado.
2. No término do período experimental o trabalhador é avaliado pelo seu direto superior hierárquico, dando causa à cessação do contrato por incapacidade a obtenção de resultado inferior a “Bom”, nos termos previstos no Regime da Avaliação de Desempenho dos Trabalhadores da Administração Pública.

Artigo 19.º

Cessaçã do contrato

1. O contrato de trabalho cessa nas seguintes situações:
 - a) Por mútuo acordo;
 - b) Por incapacidade do contratado, nos termos do previsto no artigo anterior;
 - c) Pela imposição de pena disciplinar;
 - d) Pelo seu termo.
2. A cessação do contrato não dá causa a qualquer tipo de indemnização, ressalvado o pagamento da remuneração correspondente aos dias de serviço.

Artigo 20.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros em 29 de março de 2023.

O Primeiro-Ministro,

Taur Matan Ruak

Promulgado em 18 / 5 / 2023.

Publique-se.

O Presidente da República,

José Ramos-Horta

DECRETO DO GOVERNO N.º 6/2023

de 7 de Junho

REGIME DO PESO AUTORIZADO DOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS

No âmbito dos transportes terrestres, o Decreto-Lei n.º 6/2003, de 3 de abril, publicado no *Jornal da República*, Série I, n.º 10, Suplemento, de 6 de agosto de 2003, contendo o Código da Estrada, prevê, no n.º 1 do seu artigo 57.º, sob a epígrafe “Proibição de trânsito”, que “não podem transitar nas vias públicas os veículos cujos pesos brutos ou dimensões excedam os limites gerais fixados em directiva”. De acordo com o artigo 170.º desse diploma, é responsabilidade do Governo regulamentá-lo concretizando os normativos que tal exija.

Visa o regime previsto no presente diploma incrementar a segurança das estradas, dos veículos e de todos os utentes das estradas em geral, através da implementação de regulamentação, padrões de conduta e medidas coercivas para o seu efetivo cumprimento quanto ao peso a transportar nos veículos em questão.

Pretende-se igualmente favorecer um ambiente de concorrência saudável entre os operadores económicos, assegurando, desse modo, um fator essencial ao desenvolvimento económico.

De acordo com o estabelecido no Programa do VIII Governo Constitucional, designadamente no seu ponto 3.5, subordinado à área dos transportes, pretende-se ainda criar condições para o crescimento económico, melhorando e aumentando a circulação de pessoas e bens.

Neste quadro, o presente diploma define o conjunto de pesos, procedimentos e regime de infrações de forma a criar um sistema eficiente e eficaz de controlo do peso dos veículos de transporte em circulação no território nacional.

O nível de desenvolvimento comercial, económico e social neste momento em Timor-Leste e que se pretende que se desenvolva no futuro tem por base um ambiente de paz social e política que, com resiliência, as instituições democráticas e de todos os cidadãos timorenses se esforçam por adquirir e evoluir.

A correta circulação de bens de e para o território nacional, pelos diversos postos de fronteira terrestres, marítimos e aéreos, designadamente através de veículos, justifica a existência do presente regime de controlo de pesos dos veículos em circulação no território nacional.

A liberdade de circulação tem de ser efetuada de forma a respeitar a integridade das infraestruturas existentes e evitar a prática de atos ilícitos e contra a economia nacional.

Assim, o Governo decreta, ao abrigo do n.º 1 do artigo 57.º e do artigo 170.º do Decreto-Lei n.º 6/2003, de 3 de abril, publicado no *Jornal da República*, Série I, n.º 10, Suplemento, de 6 de agosto de 2003, para valer como regulamento, o seguinte:

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Artigo 1.º
Objeto**

O presente diploma determina o conjunto de regras que fixam os pesos autorizados aos veículos destinados ao transporte de mercadorias por estrada, a título oneroso, por meio de veículos rodoviários, salvas as exceções legalmente previstas, em circulação no território nacional.

**Artigo 2.º
Âmbito de aplicação**

1. O presente diploma aplica-se aos veículos destinados ao transporte de mercadorias aptos à circulação no território nacional, sendo os respetivos pesos brutos autorizados os definidos no presente diploma.
2. A título excecional, pode ser autorizada a matrícula e a circulação de veículos ou conjuntos de veículos com peso superior ao estabelecido no presente diploma, conforme as condições estabelecidas na homologação do modelo ou atribuição de matrícula nacional.
3. Os veículos ou conjuntos de veículos que excedam as cargas máximas autorizadas, por transportarem ou se destinarem ao transporte de objetos indivisíveis, só podem circular mediante autorização.
4. O membro do Governo responsável pela área dos transportes e comunicações pode autorizar os veículos e conjuntos de veículos que utilizem novas tecnologias que não permitam satisfazer uma ou várias das exigências constantes do presente diploma a circular em operações de transporte durante um período de ensaio.

**Artigo 3.º
Definições**

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «Carga por eixo», o peso transmitido à estrada através de todas as rodas e respetivos pneus num eixo;
- b) «Carga por eixo agregada», a soma de todas as cargas por eixo de um veículo;
- c) «Carga por roda», o peso transmitido à estrada através de uma roda e do seu pneu;
- d) «Centro do eixo traseiro», no caso de um eixo traseiro único, a linha central desse eixo e, no caso de um eixo tandem, a linha que fica a meio caminho entre a linha central de cada eixo que compreende o tandem e, no caso de um triexio, no centro do eixo central;
- e) «Distância entre os centros dos eixos», a distância entre o centro dos eixos direcionais e o centro do eixo traseiro de um veículo a motor;
- f) «Eixo», qualquer parte do veículo através da qual o peso é

- transmitido diretamente através de um rolamento para uma roda de estrada e o seu pneu ou duas ou mais rodas de estrada e os seus pneus, desde que os centros dessas rodas se situem no mesmo plano transversal;
- g) «Massa bruta combinada», a massa agregada máxima admissível de um veículo combinado ou de um veículo articulado, determinada de acordo com o presente diploma;
 - h) «Massa bruta do veículo», a massa agregada máxima admissível do veículo determinada de acordo com o presente diploma;
 - i) «Massa em carga», a massa de um veículo e a sua carga;
 - j) «Massa em vazio», a massa de um veículo sem carga, mas com o depósito de combustível cheio e o teor de lubrificantes e outros fluídos previstos e com roda sobresselente, ferramentas e outros equipamentos necessários ao funcionamento do veículo;
 - k) «Roda», uma roda cujo pneu está em contato com o solo;
 - l) «Sistema de partilha de carga», um sistema concebido para partilhar a carga entre os eixos constituídos por um eixo tandem, um eixo bidirecional ou um eixo triplo;
 - m) «Taxa prescrita», a taxa prescrita no artigo 15.º;
 - n) «Veículo articulado», qualquer veículo a motor com reboque, denominado semirreboque, sem eixo dianteiro propriamente dito e preso de tal modo que parte do reboque ou da sua carga se sobreponha ao veículo a motor e uma parte substancial da massa do reboque e ou da sua carga é suportada pelo veículo a motor;
 - o) «Veículo combinado», qualquer veículo a motor com reboque cuja massa em carga exceda três toneladas.

CAPÍTULO II CARGA E PESAGEM

Artigo 4.º Cargas máximas

1. Considera-se a carga máxima autorizada em relação a qualquer roda em um veículo nas seguintes condições:
 - a) Equipado com um pneu normal, é de 2,7 toneladas;
 - b) Equipado com um pneu grande, é de 3,5 toneladas;
 - c) Nas situações não previstas nas alíneas anteriores, a capacidade nominal do pneu, se é de valor inferior aos referidos nas alíneas a) e b).
2. Considera-se a carga máxima por eixo em relação a qualquer eixo de um veículo quando:
 - a) Equipado com duas rodas com pneus normais, é de 5,4 toneladas;
 - b) Equipado com duas rodas com pneus grandes, é de 7 toneladas;
 - c) Nas situações não previstas nas alíneas anteriores, considera-se carga máxima autorizada a de 10 toneladas.
3. A carga máxima agregada por eixo em relação a um tandem que não seja um eixo bidirecional:
 - a) Equipado com pelo menos oito rodas, é de 16 toneladas;
 - b) Equipado com seis rodas com pneus normais, é de 13,4 toneladas;
 - c) Equipado com seis rodas com pelo menos dois pneus grandes, é de 14 toneladas;
 - d) Equipado com quatro rodas com pneus normais, é de 10,8 toneladas;
 - e) Equipado com quatro rodas com pneus grandes, é de 14 toneladas.
4. A carga máxima agregada por eixo em relação a um eixo triplo é de 20 toneladas.
5. A carga máxima agregada por eixo em relação aos eixos duplos de direção é de 10,4 toneladas se esses eixos duplos de direção estiverem equipados com o sistema de divisão de carga e oito toneladas em qualquer outro caso.
6. A carga máxima por eixo ou carga total por eixo de qualquer eixo, tandem ou trieixo não deve exceder a capacidade total dos pneus ou a capacidade nominal indicada pelo fabricante.
7. Para efeitos do presente artigo, um pneu grande tem:
 - a) Uma largura não inferior a 330 milímetros e um diâmetro total do pneu de 1080 milímetros;
 - b) Uma largura não inferior a 355 milímetros e um diâmetro total do pneu de 1049 milímetros.
8. Todos os pneus que não estejam em conformidade com as alíneas a) e b) do número anterior são considerados pneus normais.
9. No caso de um veículo equipado com dois eixos simples, a proporção de peso em um eixo não deve ser inferior a 20% do peso total dos eixos.
10. A massa agregada máxima admissível, expressa como massa bruta ou massa combinada do veículo, em relação a todos os eixos de um veículo a motor, reboque, veículo articulado ou veículo combinado, é:
 - a) O total máximo das cargas por eixo em relação a todos os eixos do veículo determinado em conformidade com o disposto nos n.ºs 1 a 6;
 - b) No caso de um veículo equipado com um tandem ou

trieixo que não incorpore um sistema de partilha de carga, de 30 toneladas ou, no caso de um veículo equipado com um tandem ou trieixo que incorpore um sistema de partilha de carga, de 32 toneladas;

- c) No caso de um veículo combinado, de 32 toneladas; ou
- d) A massa bruta do veículo ou a massa bruta do conjunto indicado pelo fabricante, conforme o caso, o que apresentar menor valor.

11. No caso de qualquer veículo a motor, reboque ou veículo combinado com uma massa em vazio superior a 3,5 toneladas, as cargas máximas por eixo determinadas nos termos do presente artigo devem ser indicadas no certificado de matrícula desse veículo, incluindo as especificações mínimas dos pneus relativas a essas cargas.

Artigo 5.º **Eixo**

Para efeitos do presente diploma, quando a distância entre os centros dos eixos extremos de qualquer veículo:

- a) Com três eixos não superiores a cinco metros, é considerado como existente apenas um eixo triplo;
- b) No veículo com dois eixos que:
 - i. Não fazem parte de um trieixo;
 - ii. Nem são eixos direcionáveis;
- c) E a distância mencionada:
 - i. Não é superior a 3,5 metros, é considerado como existindo apenas um eixo duplo; e
 - ii. Não é superior a um metro, é considerado como um único eixo;
- d) Quando a distância entre dois eixos orientáveis não é superior a 2,5 metros, é considerada a viatura com um eixo duplo direcional.

Artigo 6.º **Veículos com massa bruta combinada**

Ninguém deve conduzir, utilizar, fazer conduzir ou permitir que seja conduzido ou utilizado na via pública um veículo a motor com reboque quando o reboque tem uma massa que juntamente com a sua carga exceder três toneladas, a menos que tenha sido atribuída a tal veículo a motor uma massa bruta combinada.

Artigo 7.º **Autorização de condução de veículo não conforme**

- 1. O proprietário ou o seu mandatário pode requerer à autoridade competente uma autorização para conduzir um veículo que não cumpra os limites de carga autorizada do presente diploma e esse pedido deve ser:

- a) Formulado na forma legal para o efeito;
 - b) Acompanhado de comprovativo do pagamento da taxa prescrita para o efeito.
- 2. Após deferimento do pedido de autorização de condução de veículo não conforme nos termos do número anterior:
 - a) A autorização pode permitir a condução e utilização do veículo especificado na autorização na via pública, embora sujeito às condições e disposições legais vigentes nesse âmbito;
 - b) A autorização pode ser emitida somente para uma viagem especificada ou por um período especificado ou ambos.
 - 3. Em qualquer caso, a autorização deve:
 - a) Ser transportada pelo condutor do veículo a que se refere a licença; e
 - b) Ser apresentada quando solicitada por entidade competente ou oficial autorizado.

Artigo 8.º **Limite de carga**

- 1. Nenhuma pessoa deve dirigir, utilizar ou permitir que seja conduzido ou usado em uma via pública qualquer veículo com carga por roda, carga por eixo ou carga por eixo agregada que exceda os limites prescritos:
 - a) No presente diploma, designadamente no artigo 4.º;
 - b) Na autorização emitida nos termos do artigo anterior; ou
 - c) Em sinal de trânsito que limita a carga máxima agregada por eixo.
- 2. A violação dos limites a que se refere o número anterior acarreta a aplicação do regime previsto para a proibição de trânsito constante do artigo 57.º do Decreto-Lei n.º 6/2003, de 3 de abril, publicado no *Jornal da República*, Série I, n.º 10, Suplemento, de 6 de agosto de 2003.

Artigo 9.º **Procedimento de pesagem da carga**

- 1. A carga por roda, a carga por eixo ou a carga por eixo agregada de um veículo pode ser determinada por um oficial autorizado fazendo com que seja colocada ou passando por cima de um dispositivo de pesagem:
 - a) Qualquer roda separadamente;
 - b) Qualquer ou todas as rodas de um eixo, incluindo um eixo que faça parte de um tandem ou de um eixo triplo;
 - c) Qualquer ou todas as rodas em um tandem ou trieixo; ou
 - d) Todas as rodas do veículo.

2. Uma carga ou a soma de quaisquer cargas determinadas por um funcionário autorizado deve ser a carga por roda, carga por eixo, carga por eixo duplo, carga por três eixos ou carga por eixo agregada, conforme o caso, do veículo a que se refere, não obstante qualquer roda do veículo em relação a qualquer outra roda do mesmo estar, no momento da determinação, alinhada com o mesmo plano horizontal, a menos que se prove que a divergência desse alinhamento excede 150 milímetros.
3. Quando a carga total de dois eixos ou de um tandem ou de um triexio for determinada por dispositivos portáteis de pesagem, as rodas que não são colocadas em um dispositivo devem, se necessário, ser colocadas ou apoiadas, de modo a que estejam o mais próximo possível no mesmo plano horizontal que as rodas colocadas no dispositivo, sendo para este efeito determinante a atuação de um oficial autorizado.
4. Não obstante o disposto no n.º 1, a carga por eixo agregada de um veículo motorizado, veículo articulado, veículo combinado ou reboque pode ser determinada pela soma das cargas por eixo de todos os eixos.
5. O condutor ou responsável do veículo em via pública deve, a pedido de agente da polícia ou agente autorizado:
 - a) Levar o veículo com a carga até ao dispositivo de pesagem mais próximo na rota em direção ao local para onde o veículo se dirige ou a um dispositivo de pesagem situado num raio de 10 quilómetros em qualquer direção do local a que se destina o pedido;
 - b) Auxiliar o oficial a determinar a carga por roda, carga por eixo, carga por eixo duplo, carga por três eixos ou carga por eixo agregada, colocando o veículo em um dispositivo de pesagem conforme exigido pelo oficial para os fins do presente diploma.

Artigo 10.º

Emissão de certificados de pesagem

1. Sempre que a carga por roda, carga por eixo, carga por eixo tandem, carga por três eixos ou carga por eixo agregada de um veículo a motor ou reboque for determinada por um agente autorizado em conformidade com o artigo anterior, o agente deve emitir ao condutor ou ao responsável pelo veículo um certificado com as indicações da respetiva carga.
2. Um certificado emitido ao abrigo do número anterior ou qualquer cópia do mesmo que pretenda ser assinado por um funcionário autorizado deve ser admitido e recebido como prova da carga por roda, carga por eixo, carga por eixo duplo, carga por três eixos ou carga por eixo agregada, conforme o caso.

Artigo 11.º

Oficiais autorizados

1. Os oficiais devidamente autorizados pelo órgão competente do Governo com responsabilidade pelo transporte terrestre para realizar a pesagem de veículos são oficiais autorizados para os fins do presente diploma.

2. Os funcionários autorizados devem apresentar prova de tal autorização para realização de inspeção mediante solicitação.

Artigo 12.º

Excesso de peso

1. Quando um oficial autorizado constata que um veículo motorizado está com peso em excesso para a carga permitida, o mesmo não pode circular enquanto não seja retirado o peso em excesso.
2. A responsabilidade relativa à carga em excesso, descarregada do veículo nos termos do número anterior, é do condutor ou responsável pelo veículo.

Artigo 13.º

Equipamentos e instrumentos

Os equipamentos e instrumentos utilizados para determinar a carga por roda, carga por eixo ou carga por eixo agregada de um veículo devem possuir um certificado ou outra autorização para tal uso emitido:

- a) Pela autoridade competente relevante em Timor-Leste; ou
- b) Por uma autoridade estrangeira, mas com competência neste setor.

Artigo 14.º

Uso de dispositivos de pesagem

De acordo com as disposições legais relevantes, um oficial autorizado pode usar um dispositivo de pesagem para determinar a carga por roda, carga por eixo, carga por eixo duplo, carga por três eixos ou carga por eixo total do veículo, desde que:

- a) Para o dispositivo de pesagem exista um certificado atual para tal uso emitido pela autoridade competente relevante em Timor-Leste ou por uma autoridade estrangeira competente neste setor;
- b) O oficial autorizado esteja apto a fornecer provas de que o dispositivo de pesagem foi calibrado de acordo com os requisitos de uma autoridade competente relevante ou do fabricante, se solicitado para o efeito.

Artigo 15.º

Taxas

O deferimento de pedidos de autorização no âmbito do presente diploma gera o pagamento de taxas ao órgão competente, de montante a fixar pelo ministro responsável pela área dos transportes terrestres.

CAPÍTULO III CONTRAORDENAÇÕES

Artigo 16.º

Procedimento de contraordenação e coimas

No apuramento das responsabilidades contraordenacionais

decorrentes da violação do regime constante do presente diploma, bem como na definição do montante da coima a aplicar ao infrator, é aplicável o regime do Código da Estrada e, supletivamente, a legislação penal e processual penal.

**CAPÍTULO IV
DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Artigo 17.º
Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor 15 dias após a sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros em 17 de maio de 2023.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro,

Taur Matan Ruak

O Ministro dos Transportes e Comunicações,

José Agostinho da Silva

RESOLUÇÃO DO GOVERNO N.º 29/2023

de 7 de Junho

**APROVA O ACORDO SOBRE O ESTABELECIMENTO
DO COMITÉ CONJUNTO PARA A COOPERAÇÃO
ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA
DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE E O GOVERNO
DO ESTADO DO KUWAIT**

Considerando que a Constituição da República é muito clara ao afirmar, no n.º 2 do seu artigo 9.º, que “as normas constantes de convenções, tratados e acordos internacionais vigoram na ordem jurídica interna mediante aprovação, ratificação ou adesão pelos respectivos órgãos competentes e depois de publicadas no jornal oficial”;

Considerando ainda que as alíneas f), i) e p) do n.º 1 do artigo 115.º da Constituição da República estabelecem, relativamente à competência do Governo, que a este cabe, respetivamente, “preparar e negociar tratados e acordos e celebrar, aprovar, aderir e denunciar acordos internacionais que não sejam da competência do Parlamento Nacional ou do Presidente da República”, “dirigir os sectores sociais e económicos do Estado” e “exercer quaisquer outras competências que lhe sejam atribuídas pela Constituição ou pela lei”;

Atendendo a que é objetivo do VIII Governo Constitucional promover os interesses nacionais e a imagem do País ao nível internacional e reforçar as relações de amizade e cooperação bilateral com os países amigos e importantes parceiros de desenvolvimento, incluindo os países da Região do Golfo ou do mundo árabe;

Considerando, outrossim, que o Governo tem o objetivo de conduzir uma política externa que promova a cooperação bilateral e multilateral, potenciando parcerias culturais, económicas e comerciais com outros países essenciais à captação de investimento e à capacitação das instituições e recursos humanos do País;

Considerando a importância de continuar a desenvolver os laços de amizade e de cooperação em diversas áreas entre os dois países signatários do acordo objeto da presente resolução;

O Governo resolve, nos termos das alíneas f) do n.º 1 do artigo 115.º e d) do artigo 116.º da Constituição da República e do n.º 2 do artigo 9.º da Lei n.º 6/2010, de 12 de maio, sobre Tratados Internacionais:

Aprovar o Acordo sobre o Estabelecimento do Comité Conjunto para a Cooperação entre o Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo do Estado do Kuwait, assinado em Díli em 1 de junho de 2007, cujas versões nas línguas portuguesa, árabe e inglesa seguem em anexo à presente resolução, dela fazendo parte integrante.

Aprovada em Conselho de Ministros em 17 de maio de 2023.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro,

Taur Matan Ruak

ANEXO I

Versão em língua portuguesa



REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE

ACORDO

SOBRE O ESTABELECIMENTO DO COMITÉ CONJUNTO

PARA A COOPERAÇÃO

ENTRE

O GOVERNO DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE

E

O GOVERNO DO ESTADO DO KUWAIT

O Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo do Estado do Kuwait (doravante designados por "Partes")

Desejando promover a relação de amizade e cooperação entre os seus países em vários domínios

Acordaram no seguinte:

Artigo 1º

As Partes criarão um Comité Conjunto a seguir designado por "Comité" para desenvolver as relações bilaterais entre elas. Será confiado com as seguintes tarefas:

1. Realizar consultas e coordenar questões políticas de interesse comum.
2. Desenvolver e acompanhar o processo de cooperação nos domínios da economia, comércio, investimento, finanças e outros domínios conexos.
3. Promover a cooperação nos domínios da cultura, da ciência e da informação.
4. Promover a cooperação entre as partes nos domínios da saúde e do serviço social.
5. Dar seguimento à implementação dos acordos e programas de cooperação celebrados entre os países.

Artigo 2º

O Comité é presidido pelos Ministros dos Negócios Estrangeiros das Partes ou seus representantes. A sessão dos representantes e dos peritos em matéria de cooperação que o Comité se comprometa a discutir.

Artigo 3º

O Comité realizará as suas sessões de dois em dois anos na capital de cada país alternadamente. As Partes acordarão na data de cada sessão através de canais diplomáticos.

Artigo 4º

1. O Comité criará um grupo de trabalho que preparará, coordenará e acompanhará as sessões do Comité. As sessões do grupo de trabalho precedem as sessões do Comité e realizam-se na mesma capital.
2. Um alto funcionário do Ministério dos Negócios Estrangeiros de cada país conduzirá a delegação do seu país à reunião do Comité preparatório. Essa delegação incluirá representantes das autoridades interessadas em assuntos a serem discutidos nas reuniões e incluídos na ordem do dia.
3. O grupo de trabalho pode incluir entre os seus membros alguns empresários, membros das câmaras de comércio e da indústria de ambos os países, podendo ainda incluir representantes necessários do setor privado.

Artigo 5º

As duas Partes formarão um comité de acompanhamento composto por peritos. Reunirá sob a presidência de um dos altos funcionários dos ministérios dos negócios estrangeiros em ambos os países, a meio do período compreendido entre a convocação das duas sessões anuais do comité na capital do país de acolhimento.

Este comité acompanhará a implementação do que foi acordado anteriormente e apresentará um relatório conjunto ao comité.

Artigo 6º

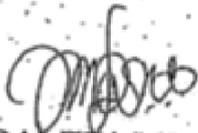
Qualquer uma das Partes pode solicitar uma consulta bilateral a fim de aditar ou alterar este acordo através dos canais diplomáticos habituais, e qualquer modificação não pode entrar em vigor a menos que os procedimentos previstos no artigo 7.º do presente acordo estejam concluídos.

Artigo 7º

1. O presente acordo entrará em vigor a partir da data da última notificação, quando uma das Partes informar a outra que cumpriu os procedimentos constitucionais exigidos para a sua implementação.
2. O presente acordo permanecerá em vigor a menos que alguma das Partes notifique a outra através de canais diplomáticos da sua intenção de lhe pôr termo seis meses antes da data da sua cessação.

Feito em Dili, em duplicado, a 1 de Junho de 2007, correspondente ao 16
Jamada Awal 1428 H, em Português, Árabe e Inglês, fazendo cada texto
fé. Em caso de interpretação divergente, prevalecerá o texto inglês.

Pelo Ministério dos Negócios
Estrangeiros e Cooperação da
República Democrática
de Timor-Leste



ADALJIZA MAGNO

VICE-MINISTER OF
FOREIGN AFFAIRS AND
COOPERATION

Pelo Ministério dos Negócios
Estrangeiros
do Estado do Kuwait



KHALID SULAIMAN AL-
JARALLAH

VICE-MINISTRO DO
MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS
ESTRANGEIROS



REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE

اتفاق

إنشاء لجنة مشتركة

بين

حكومة جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية

و

حكومة دولة الكويت

إن حكومة جمهورية تيمور الشرقية الديمقراطية وحكومة دولة الكويت (ويشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاقدين) .

ورغبة منهما في تعزيز علاقات الصداقة بين الدولتين وسعيهما لتعزيز وتطوير التعاون بينهما في كافة الميادين والتشاور .

فقد اتفقتا على ما يلي :

المادة الأولى

يشكل الطرفان المتعاقدان لجنة مشتركة للتعاون الثنائي فيما بينهما (يشار إليها فيما بعد باللجنة) ، ويعهد إليها بالمهام التالية وعلى وجه الخصوص :

- 1- التشاور والتنسيق في القضايا السياسية التي تهم البلدين .
- 2- تطوير ومتابعة التعاون في المجالات الاقتصادية والتجارية والاستثمارية والمالية والإئتمانية وغيرها من المجالات ذات الصلة .
- 3- تعزيز التعاون في المجالات الثقافية والطبية والإعلامية .
- 4- تعزيز أوجه التعاون في المجال الصحي والاجتماعي بين البلدين .
- 5- متابعة تنفيذ الاتفاقيات والمعاهدات وبرامج التعاون الموقعة بين البلدين .

المادة الثانية

يرأس اللجنة المشتركة وزيراً للخارجية في البلدين أو من نوب عنهم، ويشارك في اجتماعاتها وزراء أو من نوب عنهم من كبار المسؤولين في البلدين والمختصون بمواضيع التعاون التي تتولى اللجنة المشتركة دراستها في كل مرة .

المادة الثالثة

تعد اللجنة المشتركة دوراتها مرة كل سنتين في عاصمة كل من الدولتين بالتناوب ، ويتفق الطرفان المتعاقدان عبر القنوات الدبلوماسية على تاريخ انعقاد كل دورة .

المادة الرابعة

1- تتبثق عن اللجنة المشتركة - لجنة تحضيرية تتولى الإعداد والتحضير والمتابعة والتنسيق لاجتماع اللجنة المشتركة وتعد جدول أعمالها وتكون اجتماعات اللجنة التحضيرية سابقة لاجتماعات اللجنة المشتركة وتعد في نفس العاصمة التي تعقد فيها تلك الاجتماعات .

2- يرأس أحد كبار المسؤولين بوزارتي الخارجية في البلدين وفد بلاده في اجتماعات اللجنة التحضيرية ، وتضم في عضويتها ممثلين عن الجهات المختصة في المجالات التي سبقتها اللجنة في اجتماعاتها والمندرجة على جدول أعمالها .

3- يجوز أن تضم اللجنة التحضيرية في عضويتها عدداً من رجال الأعمال وأعضاء الغرف التجارية والصناعية في كلا البلدين ، كما يجوز أن تضم في عضويتها أيضاً ، ومتى استدعى الأمر ذلك ممثلين ، آخرين عن القطاع الخاص .

المادة الخامسة

تشأ لجنة متابعة تتألف من الخبراء في كلا البلدين ، تجتمع برئاسة أحد كبار المسؤولين في وزارتي خارجية البلدين في منتصف المدة بين دوري الانعقاد السنوي للجنة في عاصمة الدولة المضيفة للدورة ، وتكون مهمتها متابعة الموقف للتفادي لما سبق الاتفاق وتقديم تقرير مشترك بذلك إلى اللجنة المشتركة .

المادة السادسة

يجوز لأي من الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات ثنائية بقصد الإضافة أو التحول على هذا الاتفاق وذلك عبر الطرق الدبلوماسية المعتادة ، على أن أي تحول يتم إجراؤه لا يدخل حيز التنفيذ إلا بعد استكمال نفس الإجراءات المنصوص عليها في المادة (7) من هذا الاتفاق .

المادة السابعة

1- يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ من تاريخ الإشعار الأخير الذي يخطر فيه أحد الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر كتابة عبر القنوات الدبلوماسية باستكماله للإجراءات المستورية اللازمة لنفاذه .

2- يظل هذا الاتفاق ساري المفعول ما لم يخطر أحد الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر برغبته في إنهاء العمل به قبل ستة أشهر من تاريخ إنجازه ، وذلك عبر القنوات الدبلوماسية .

وأشهادا على ذلك قام الموقعين أدناه المفوضون من حكوماتهم بالتوقيع على هذا الاتفاق.

حررت في مدينة دولي يوم 1 يونيو 2007م، من نسختين أصليتين وذلك باللغات البرتغالية و العربية و الإنجليزية، ولكل منها ذات الحجية. وفي حالة الاختلاف في التفسير يرجح للنص الإنجليزي.

عن

حكومة دولة الكويت



خالد سليمان الجارالله
وكيل وزارة الخارجية

عن

حكومة جمهورية تيمور لشرقية
الديموقراطية



دالجزا مكنو
وكيل وزارة الخارجية

ANEXO III

Versão em língua inglesa

*Copy 23/10/07
Arquivo BA/AME-*



REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE
AGREEMENT
ON ESTABLISHING JOINT COMMITTEE FOR
COOPERATION
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC
REPUBLIC OF TIMOR-LESTE
AND
THE GOVERNMENT OF THE STATE OF KUWAIT

The Government of the Democratic Republic of Timor-Leste and the Government of the State of Kuwait (hereinafter referred to as the "parties"),

Desiring to promote relation of friendship and cooperation between their countries in various fields

Have agreed on the following:

Article -1-

The parties shall establish a Joint Committee hereinafter referred to as the "committee", to develop bilateral relations between them. It shall be entrusted with the following tasks;

- 1- To hold consultations and to coordinate political matters of common interest.
- 2- To develop and follow – up process of cooperation in the fields of economy, commerce, investment, finance and other related fields.
- 3- To promote cooperation in the fields of culture, science and information.
- 4- To promote cooperation between the parties in the fields of health and social service.
- 5- To follow up the implementation of the agreements and cooperation programs concluded between the countries.

Article -2-

The Committee shall be chaired by the foreign ministers of the Parties or their representatives. The sessions of the Committee shall be attended by ministers or their senior official's representatives, and experts concerned with subjects of cooperation that the Committee undertakes to discuss each time.

Article -3-

The Committee shall hold its sessions once every two years in the capital of each country alternately. The parties shall agree on the date of each session through diplomatic channels.

Article -4-

- 1- The Committee shall set up a working group which shall prepare, coordinate, and follow-up the session of the Committee. The sessions of the working group shall precede the sessions of the Committee and shall be held in the same capital.
- 2- A senior official from the foreign ministry of each country shall lead his country's delegation to the meeting of the preparatory committee. Such delegation shall include representatives from the authorities concerned with subjects to be discussed at the meetings and included in the agenda.
- 3- The working group may include among its member a number of businessmen, members of chambers of commerce and industry of both countries, it may as well include if necessary representatives from the private sector .

Article -5-

A follow-up committee composed of experts shall be formed by both Parties. It shall hold its meetings under the chairmanship of one of the senior officials of the foreign ministries in both countries in the mid-period between the convening of the two annual sessions of the committee in the capital of the host country.

This committee shall follow-up the implementation of what has been agreed upon previously and submits a joint report to the committee.

Article -6-

Any of the parties may request to have bilateral consultations in order to add or change this Agreement through the usual diplomatic channels, and any modification can not enter into force unless the procedures provided in article (7) of this Agreement is completed.

Article -7-

1- This Agreement shall enter into force from the date of the last notification where by one of the parties informs the other that it has satisfied the constitutional procedures required for its implementations.

2- This Agreement shall remain in force unless any of the parties notifies the other through diplomatic channels of its intention to terminate it six months prior to the date of its termination.

Done in Dili, this 1st of June, corresponding to 16th of Jamad Awal 1428 H, in duplicate, in Portuguese, Arabic and English languages. All texts being equally authentic. In case of any divergence the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT OF
THE DEMOCRATIC REPUBLIC
OF TIMOR-LESTE**



ADALJIZA MAGNO

**VICE-MINISTER OF
FOREIGN AFFAIRS AND
COOPERATION**

**FOR THE GOVERNMENT OF
THE STATE OF KUWAIT**



**KHALID SULAIMAN AL-
JARALLAH**

**UNDERSECRETARY OF THE
MINISTRY
OF
FOREIGN AFFAIRS**



TRIBUNAL DE RECURSO
Câmara de Contas

Relatório Anual 2022



Fiscaliz AÇÃO



VISÃO:

*Contribuir para a boa gestão dos dinheiros públicos, com respeito pelos princípios da
Transparência e Responsabilidade, em defesa de todos os cidadãos*

Dili, 2023

DELIBERAÇÃO N.º 01/2023, de 25 de maio

(APROVAÇÃO DO RELATÓRIO ANUAL DE 2022 DA CÂMARA DE CONTAS)

Nos termos do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 164.º da Constituição, na alínea b) do n.º 1 do artigo 60.º da Lei n.º 9/2011, de 17 de agosto, que aprova a Orgânica da Câmara de Contas (LOCC), e na alínea b) do n.º 2 do artigo 10.º do Regulamento Interno da Câmara de Contas, os juízes do Tribunal de Recurso, reunidos em Plenário, deliberam:

- a) Aprovar o Relatório Anual de Atividades da Câmara de Contas relativo ao ano de 2022;
- b) Remeter este relatório ao Presidente da República, ao Presidente do Parlamento Nacional e ao Primeiro-Ministro, de acordo com o estabelecido no n.º 2 do artigo 27.º da LOCC;
- c) Ordenar a publicação do mesmo relatório no Jornal da República e no sítio da internet dos Tribunais, nos termos do disposto na alínea c) do n.º 1 e do n.º 2 do artigo 7.º da LOCC.

Díli, 25 de maio de 2023

Os juízes do Tribunal de Recurso,

Deolindo dos Santos

(Presidente)

Maria Natércia Gusmão

Jacinta Correia da Costa

Duarte Tilman Soares

FICHA TÉCNICA

Direção

Deolindo dos Santos
(Presidente do Tribunal de Recurso)

Auditor-Chefe

Agapito Santos
Aidil Oliveira
Betoven Santos
Edígia Martins
Esménia Tilman

Revisão

Luís Filipe Paixão
Paula Conde

Equipa de Trabalho

Cornélio da Cruz
Rosa Castro

Nota de Apresentação

O presente Relatório Anual da Câmara de Contas (CdC) reflete as atividades realizadas e os resultados alcançados ao longo do ano de 2022, no âmbito das diferentes modalidades de controlo financeiro previstas na Lei n.º 9/2011, de 17 de agosto (LOCC): o acompanhamento da execução orçamental e o Relatório e Parecer sobre a Conta Geral do Estado (RPCGE); a fiscalização prévia de atos e contratos geradores de despesas públicas; e a fiscalização concomitante e fiscalização sucessiva, através da realização de auditorias.

A atividade da CdC teve por base o Plano de Ação Anual (PAA) para o ano de 2022, aprovado em 20 de dezembro de 2021¹, que, em grande parte e em matéria de auditoria, deu continuidade às ações iniciadas em anos anteriores.

Em 2022, completaram-se 11 anos desde a aprovação da LOCC, que aconteceu em agosto de 2011.

O ano de 2022 foi o primeiro ano do primeiro ciclo de planeamento estratégico da CdC, relativo ao triénio de 2022-2024, em que apesar da recessão da economia nacional provocada pelo impacto da pandemia da COVID-19, a CdC procurou dar continuidade à sua atividade de controlo da atividade financeira do Estado sem qualquer interrupção.

Em 2022, a CdC emitiu o RPCGE referente ao ano 2021, que inclui um juízo globalmente favorável com reservas e ênfases, tendo sido formuladas 30 recomendações.

Foram objeto de fiscalização prévia 32 atos e contratos, dos quais, 29 foram visados (7 dos quais com recomendações e 1 foi visado em 2023), tendo havido uma recusa de “visto” e 2 foram devolvidos por não estarem legalmente sujeitos a visto.

Foram ainda desenvolvidas 15 auditorias, 8 das quais concluídas com a aprovação dos respetivos relatórios, sendo que 7 transitaram para o ano de 2023.

No presente relatório apresenta-se, igualmente, informação resumida sobre as atividades e ações realizadas, informação sobre as relações institucionais estabelecidas com outras entidades, bem como os recursos humanos e financeiros utilizados.

Presidente do Tribunal de Recurso

(Deolindo dos Santos)

Índice

I.	ENQUADRAMENTO LEGAL	7
I.1.	COMPETÊNCIA	7
I.2.	ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO.....	7
II.	ATIVIDADE DE CONTROLO FINANCEIRO.....	8
II.1.	FISCALIZAÇÃO ORÇAMENTAL E RELATÓRIO E PARECER SOBRE A CONTA GERAL DO ESTADO	8
II.1.1.	FISCALIZAÇÃO ORÇAMENTAL	8
II.1.2.	RELATÓRIO E PARECER SOBRE A CONTA GERAL DO ESTADO	9
II.2.	FISCALIZAÇÃO PRÉVIA.....	11
II.3.	FISCALIZAÇÃO CONCOMITANTE.....	13
II.4.	FISCALIZAÇÃO SUCESSIVA	14
II.4.1.	AUDITORIA	14
II.4.2.	VERIFICAÇÃO INTERNA DE CONTAS.....	16
III.	EFETIVAÇÃO DE RESPONSABILIDADES FINANCEIRAS	17
IV.	RELAÇÕES COM INSTITUIÇÕES NACIONAIS	18
V.	RELAÇÕES INTERNACIONAIS	19
VI.1.	RECURSOS HUMANOS	20
VI.2.	RECURSOS FINANCEIROS	22
VII.	FORMAÇÃO	22
VI.	ANEXOS.....	24
VIII.1.	QUADRO LÓGICO – VERIFICAÇÃO DO DESEMPENHO DA CÂMARA DE CONTAS.....	25
VIII.2.	LISTA DE CONTRATOS ENVIADOS PARA FISCALIZAÇÃO PRÉVIA – 2022	27
VIII.3.	PONTO DE SITUAÇÃO DAS AUDITORIAS EM CURSO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2022	30
VIII.4.	EVENTUAIS INFRAÇÕES FINANCEIRAS APURADAS NAS AUDITORIAS REALIZADAS.....	31

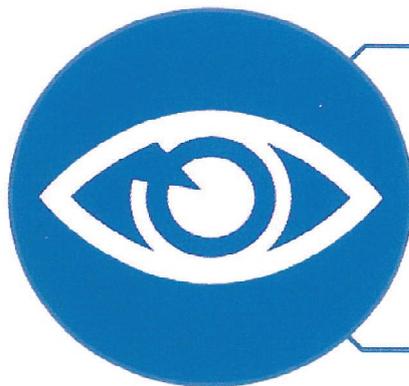
Índice de Gráficos

Gráfico 1 – DISTRIBUIÇÃO DOS AUDITORES POR GÉNERO	21
Gráfico 2 – DISTRIBUIÇÃO DOS AUDITORES POR UNIDADE DE APOIO TÉCNICO	21

Lista de Siglas e Abreviaturas

Siglas / Abreviaturas	Descrição
ADB	<i>Asian Development Bank</i>
ADN	Agência de Desenvolvimento Nacional
ANPM	Autoridade Nacional do Petróleo e Minerais
CAC	Comissão Anti-Corrupção
CdC	Câmara de Contas
CFP	Comissão da Função Pública
CGE	Conta Geral do Estado
DL	Decreto-Lei
EDTL	Eletricidade de Timor-Leste
EP	Empresa Pública
EUROSAI	<i>European Organization of Supreme Audit Institutions</i>
GAI	Gabinete de Auditoria Interna
GPM	Gabinete do Primeiro-Ministro
ICB	<i>International Competitive Bidding</i>
IDA	<i>International Development Association</i>
IDI	<i>INTOSAI Development Initiative</i>
IGE	Inspeção Geral do Estado
INTOSAI	<i>International Organization of Supreme Audit Institutions</i>
ISC	Instituições Superiores de Controlo
ISCTE-IUL	Instituto Universitário de Lisboa
LOCC	Lei Orgânica da Câmara de Contas
LOGF	Lei do Orçamento e Gestão Financeira
MdF	Ministério das Finanças
MTAC	Ministério do Turismo, Artes e Cultura
MOP	Ministério das Obras Públicas
MESCC	Ministério do Ensino Superior, Ciência e Cultura
n.º	Número
OGE	Orçamento Geral do Estado
OISC/CPLP	Organização das Instituições Superiores de Controlo da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
PAA	Plano de Ação Anual
Pro PALOP-TL	Programa para a Consolidação da Governação Económica e Sistemas de Gestão das Finanças Públicas nos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa e Timor-Leste
PCIC	Polícia Científica de Investigação Criminal
PDHJ	Provedoria dos Direitos Humanos e Justiça
PFMO	Parceria para a melhoria da prestação de serviços através do reforço da gestão e supervisão das Finanças Públicas em Timor-Leste
IPPS	Instituto para as Políticas Públicas e Sociais
RRD-PFM	Resilient Risk Disaster Public Finance Management
RPCGE	Relatório e Parecer sobre a Conta Geral do Estado
SEA	Secretario Estado de Ambiente
SNC	Sistema Nacional de Cadastro
TCP	Tribunal de Contas de Portugal
UAT	Unidade de Apoio Técnico
USD	Dólares dos Estados Unidos da América
VIC	Verificação Interna de Contas

Visão, Missão e Valores



Contribuir para a boa gestão dos dinheiros públicos, com respeito pelos princípios da Transparência e Responsabilidade, em defesa de todos os cidadãos.



Fiscalizar a legalidade e regularidade das receitas e despesas públicas, julgar e emitir parecer sobre as contas do Estado, apreciar a boa gestão financeira e efectivar responsabilidades por infracções financeiras.



*Independência; Integridade;
Objectividade; Imparcialidade;
Responsabilização; Transparência e;
Rigor.*

Fonte: Plano Estratégico Trienal 2022-2024 da Câmara de Contas

Factos relevantes de 2022

Fevereiro

Concessão de visto ao contrato de empréstimo com ADB para financiamento do Projeto de Modernização da Energia – 35,0 milhões USD.

Março

Concessão de visto com recomendação a dois contratos de fornecimento de bens e serviços celebrados com a empresa China Harbour Engineering Company, LTD, JV com a PAX Cleaning Services Unipessoal Lda and Pioneer Construction Unipessoal Lda. - 11,0 milhões USD e 17,9 milhões USD.

Abril

Recusa de visto ao contrato de fornecimento de bens e serviços com a empresa China Civil Engineering Construction Corporation – 8,7 milhões USD.

Concessão de visto aos acordos relativos às subvenções a quatro empresas públicas: Timor GAP-Timor Gás e Petróleo, E.P., Autoridade Nacional do Petróleo e Minerais (ANPM), Bee de Timor-Leste, E.P., e Eletricidade de Timor-Leste, E.P., – 62,2 milhões USD, 8,5 milhões USD, 17,0 milhões USD e 90,0 milhões USD, respetivamente.

Mai

Aprovação do Relatório Anual de 2021 da Câmara de Contas.

Aprovação do Relatório de Auditoria n.º 4/2022, Auditoria de Conformidade à Subvenção Pública atribuída para a Construção da Igreja de Nossa Senhora da Graça, em Gleno - Ermera.

Junho

Aprovação do relatório da auditoria financeira ao Parlamento Nacional (PN) – anos de 2015 e 2016.

Concessão de visto com recomendação e visto a

dois acordos de subvenção atribuídas ao BNCTL e Conferência Episcopal Timorense – 60,0 milhões USD e 15,0 milhões USD, respetivamente.

Agosto

Concessão de visto com recomendação ao acordo de empréstimo com a empresa Associação Internacional de Desenvolvimento (IDA – sigla em inglês) – 121,0 milhões USD.

Setembro

Aprovação do Relatório de Auditoria n.º 6/2022, Auditoria às Transferências Públicas no âmbito da TL Cement – anos 2016 a 2019.

Outubro

Aprovação do PAA para o ano de 2023.

Participação da CdC no 1.º Encontro de Jovens Auditores do OISC-CPLP em Açores, Portugal.

Aprovação do Relatório da Auditoria de Conformidade aos Projetos de Reabilitação, Construção e Manutenção de Estradas Financiados através de Dívida Pública – anos de 2016 a 2019.

Novembro

Aprovação do RPCGE relativo ao ano 2021.

Aprovação do Relatório de Auditoria n.º 8/2022, Auditoria Financeira à Região Administrativa Especial de Oe-cusse Ambeno – anos de 2016 a 2018.

Participação no XXIV Congresso Internacional das Instituições Superiores de Controlo (INCOSAI), Brasil.

Dezembro

Aprovação do Plano Estratégico Trienal 2022-2024 e do PAA para o ano 2022.

Concessão de “visto” ao acordo de subvenção ao BNCTL – 50,0 milhões USD.

I. ENQUADRAMENTO LEGAL

I.1. COMPETÊNCIA

A CdC foi criada pela Lei n.º 9/2011, de 17 de agosto (LOCC)¹, a qual aprova a sua competência, organização e funcionamento. Compete-lhe, como instância única, a fiscalização da legalidade das despesas públicas e o julgamento das contas do Estado. Cabe-lhe ainda, em articulação com o Parlamento Nacional, a fiscalização da execução do Orçamento Geral do Estado (OGE). No âmbito das suas atribuições, fiscaliza a legalidade e regularidade das receitas e das despesas públicas, aprecia a boa gestão financeira e efetiva a responsabilidade por infrações financeiras.

As competências da CdC são transitoriamente exercidas pelo Tribunal de Recurso, estando sujeitas à sua jurisdição e controlo financeiro todas as entidades públicas e/ou privadas que utilizem ou tenham participação de dinheiros públicos.

De entre as suas competências, destacam-se as seguintes: (i) Certificar e Dar parecer sobre a Conta Geral do Estado (CGE); (ii) Fiscalizar preventivamente a legalidade de atos e contratos; (iii) Verificar as contas dos organismos, serviços ou entidades sujeitos à sua prestação; (iv) Julgar a efetivação de responsabilidades financeiras de quem gere dinheiros públicos; (v) Apreciar a legalidade, economia, eficiência e eficácia da gestão financeira das entidades públicas sujeitas aos seus poderes de controlo financeiro.

I.2. ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO

A Orgânica dos Serviços de Apoio dos Tribunais foi aprovada pelo DL n.º 34/2012, de 18 de julho², onde se prevê a existência do Serviço de Apoio da CdC, constituída por um Departamento de Apoio Técnico dirigido por um Auditor-Coordenador.

O Serviço de Apoio da CdC funciona com três Unidades de Apoio Técnico (UAT): a Unidade do Relatório e Parecer sobre a Conta Geral do Estado, a Unidade de Fiscalização Prévia e a Unidade de Auditoria.

II. ATIVIDADE DE CONTROLO FINANCEIRO

A CdC desempenha o seu controlo sobre a atividade financeira do Estado através de quatro modalidades de controlo financeiro: i) a fiscalização orçamental e parecer sobre a Conta Geral do Estado (CGE); ii) a fiscalização prévia; iii) a fiscalização concomitante; iv) a fiscalização sucessiva.

II.1. FISCALIZAÇÃO ORÇAMENTAL E RELATÓRIO E PARECER SOBRE A CONTA GERAL DO ESTADO

II.1.1. FISCALIZAÇÃO ORÇAMENTAL

Âmbito

Nos termos da Constituição cabe à CdC e ao Parlamento Nacional a fiscalização da execução do OGE. Conforme dispõe a LOCC, a CdC, pode, no âmbito da fiscalização orçamental, solicitar informação a quaisquer entidades, a qual pode ser comunicada ao Parlamento Nacional, com quem poderão ser acordados os procedimentos necessários para a coordenação das respetivas competências constitucionais de fiscalização da execução orçamental.

O acompanhamento da execução orçamental é efetuado pela CdC com base nos relatórios trimestrais de execução orçamental apresentados pelo Ministério das Finanças (MdF), sendo complementado pela análise da CGE, já no âmbito da emissão do respetivo Relatório e Parecer.

Objetivos

A fiscalização orçamental visa verificar se a arrecadação das receitas, a realização das despesas e as operações de tesouraria são feitas de acordo com a lei, tendo em conta o estabelecido no OGE, na Lei do Orçamento e Gestão Financeira (LOGF)³ e nos Decretos do Governo sobre a Execução Orçamental.

Atividades Realizadas

Em 2022 não foram realizadas ações de acompanhamento da execução orçamental, tendo sido dada prioridade à conclusão das auditorias realizadas no âmbito dos trabalhos preparatórios à emissão de RPCGE de anos anteriores e que ainda se encontravam em curso no final de 2021.

II.1.2. RELATÓRIO E PARECER SOBRE A CONTA GERAL DO ESTADO

Âmbito

De acordo com a Constituição e nos termos da LOCC, cabe à CdC, a fiscalização da legalidade das receitas e das despesas públicas e o julgamento das contas do Estado.

Através da emissão do RPCGE, a CdC aprecia a atividade financeira do Estado nos domínios das receitas, das despesas, da tesouraria, do recurso ao crédito público, bem como do património.

O RPCGE deve ser remetido ao Parlamento Nacional até ao final do ano seguinte àquele a que respeita a Conta.

Objetivos

Nos termos do n.º 1 do artigo 29.º da LOCC, a CdC no seu RPCGE examina:

- a) O cumprimento da LOGF, bem como da demais legislação complementar aplicável à administração financeira do Estado;
- b) A comparação entre as receitas e despesas orçamentadas e as efetivamente realizadas;
- c) O inventário e o balanço do património do Estado, bem como as alterações patrimoniais;
- d) A execução dos programas plurianuais do OGE com referência especial à respetiva parcela anual;
- e) A movimentação de fundos por operações de tesouraria, discriminados por tipos de operações;
- f) As responsabilidades diretas ou indiretas do Estado, decorrentes da assunção de passivos ou do recurso ao crédito público;
- g) Os apoios concedidos, direta ou indiretamente pelo Estado, designadamente subvenções, subsídios, benefícios fiscais, créditos, bonificações e garantias financeiras; e
- h) Os fluxos financeiros com o estrangeiro, bem como o grau de observância dos compromissos com eles assumidos.

O Tribunal emite também um juízo sobre a legalidade e a correção financeira das operações examinadas, podendo pronunciar-se sobre a economia, a eficiência e a eficácia da gestão pública (*value for money*), assim como sobre a fiabilidade dos respetivos sistemas de controlo interno.

Pode ainda o Tribunal formular recomendações ao Parlamento ou ao Governo com vista à supressão das deficiências encontradas.

Atividades Realizadas

✓ Relatório e Parecer Sobre a Conta Geral do Estado sobre o ano de 2021

O RPCGE de 2021 foi aprovado pelo Plenário do Tribunal de Recurso, no dia 29 de novembro de 2022, tendo sido remetido ao Parlamento Nacional, ao Governo e ao Ministério Público, e publicado no Jornal da República⁴.

Disponível em www.tribunais.tl

No âmbito da elaboração do RPCGE, procedeu-se ao acompanhamento das recomendações da CdC, formuladas em anos anteriores, por meio da solicitação de informação e de esclarecimentos junto do MdF e de outras instituições públicas.

Neste parecer a CdC considerou como condicionantes o facto de a CGE não incluir todas as entidades que devem integrar o perímetro de consolidação do Estado nem informação completa sobre os ativos e os passivos do Estado.

Foram feitas 30 recomendações, das quais se destacam pela sua relevância, as seguintes:

- A consolidação da CGE deverá abranger todos os organismos que, nos termos da lei, devam ser considerados Serviços e Fundos Autónomos, em obediência ao disposto no artigo 4.º da LOGF, como é o caso, designadamente, dos Institutos Públicos;
- As entidades sujeitas à prestação de contas, nos termos previstos na LOCC, devem remeter anualmente à Câmara de Contas os respetivos documentos de prestação de contas, até ao dia 31 de maio do ano seguinte àquele a que respeitam;
- Diligencie pela publicação do Relatório Anual do Fundo Petrolífero de 2021 e informe a CdC;

Que seja efetuado um controlo rigoroso das rendas em atraso provenientes do arrendamento dos imóveis propriedade do Estado;

- A CGE deve apresentar informação correta sobre o número dos funcionários públicos do Estado;
- Não sejam realizadas e pagas despesas sem qualquer relação com a atividade dos serviços e que carecem de base legal;
- Cessem de imediato o pagamento de suplementos que tenham em vista a compensação do trabalho que é realizado pelos funcionários e agentes durante o horário de serviço no seu normal local de trabalho;
- Não devem ser objeto de pagamento com recurso à dotação de contingência as despesas que se enquadrem nas atividades normais e recorrentes dos Ministérios e outros serviços públicos, cujos encargos devem estar previstos nas respetivas dotações incluídas no Orçamento Geral do Estado;
- Não sejam realizadas e pagas despesas sem qualquer relação com a atividade dos serviços e que carecem de base legal, nomeadamente as devidas com a aquisição de artigos de Natal, atribuição de senhas e o pagamento de subsídio por falecimento à família dos funcionários;
- Que diligencie junto do INSS pela obtenção da informação extra-orçamental e proceda à sua relevação quer na CGE quer no relatório do Fundo Covid-19.

II.2. FISCALIZAÇÃO PRÉVIA

Âmbito

A fiscalização prévia das despesas públicas é exercida sobre:

- Todos os atos de que resulte aumento da dívida pública fundada, incluindo os atos que modifiquem as condições gerais de empréstimos visados;
- Os contratos de qualquer natureza que tenham sido celebrados pelas entidades sujeitas à jurisdição da CdC e cujo valor exceda o limite de 5.000.000 USD.

Encontram-se, ainda, sujeitos à fiscalização prévia:

- As minutas de contratos com valor superior ao referido limite legal, que sejam celebrados por escritura pública ou cujos encargos, ou parte deles, tenham de ser satisfeitos no momento da assinatura dos respetivos títulos definitivos;
- Os contratos adicionais aos contratos visados pela CdC;
- Os adicionais ou adendas a contratos de que resultem alterações no valor do contrato original cujo montante global exceda os 5.000.000 USD⁵, mesmo que o contrato original não tenha sido “visado” pela CdC.

Esta modalidade de controlo incide sobre o Estado, abrangendo os serviços autónomos ou não, os institutos públicos, os municípios e as suas associações, os serviços e fundos autónomos e, ainda, as entidades de qualquer natureza criadas pelo Estado ou por qualquer entidade pública para o desempenho de funções administrativas, suportadas pelos respetivos orçamentos, direta ou indiretamente.

Os atos e contratos praticados ou celebrados no âmbito do regime jurídico da Região Administrativa Especial de Oe-Cusse Ambeno e da Zona Especial de Economia Social de Mercado de Oe-Cusse Ambeno e Ataúro e os contratos relacionados com “operações petrolíferas”, não estão sujeitos à fiscalização prévia.

Objetivos

A fiscalização prévia da CdC tem por finalidade verificar se os atos e contratos sujeitos a essa formalidade estão em conformidade com as leis em vigor e se os respetivos encargos têm cabimento em verba orçamental própria. Quanto aos instrumentos geradores de dívida pública, a finalidade é verificar tanto a observância dos limites e sublimites de endividamento como o cumprimento das finalidades estabelecidas pelo Parlamento Nacional.

Quando o ato ou contrato sujeito à apreciação do Tribunal reúne todas as condições legalmente prescritas, a aprovação do Tribunal concretiza-se pela aposição de “visado” no respetivo ato ou contrato, sendo que quer a falta de cabimento orçamental em rubrica apropriada quer a desconformidade legal dos instrumentos sujeitos à fiscalização constituem fundamentos para a

recusa do visto.

Atividades Realizadas

No ano de 2022, foram submetidos à fiscalização prévia da CdC, o total de 32 atos e contratos, o que representou um aumento de 60% do número de processos face ao ano anterior (20).

O valor total destes atos e contratos ascendeu a 885 milhões USD o que constitui um aumento de 11,5%, quando comparado com o verificado em 2021 (793,9 milhões USD).

A lista completa dos contratos submetidos a fiscalização prévia integra o anexo VIII.2.

Do total de 32 processos analisados, 10 respeitam à aquisição de bens e serviços, (131,6 milhões USD), 9 relativos a obras (98,9 milhões USD), 4 relativos a acordos de financiamento/empréstimo (283 milhões USD), 9 referentes à realização de transferências públicas (371,4 milhões USD).

Os 10 contratos para a aquisição de bens e serviços analisados, registam uma diminuição de 52,7% no total valor das aquisições de bens e serviços (131,6 milhões USD) quando comparado com 2021 (278,4 milhões de USD).

Relativamente aos acordos de financiamento (empréstimos), verificou-se um aumento de 27,5% em termos de montante global contratado (283,0 milhões USD), face ao ano de 2021 (222 milhões USD).

Cerca de 21,9% (7 do total de 32 contratos) foram remetidos pelo Ministério das Obras Públicas.

Relativamente às decisões finais proferidas, 21 atos e contratos foram visados sem recomendações, 7 contratos foram visados com recomendações, um foi objeto de recusa de visto, um transitou para o ano 2023, tendo se verificado que 2 foram devolvidos por não estarem legalmente sujeitos a visto.

As recomendações proferidas respeitam, à necessidade de cumprimento do prazo legal para envio dos atos e contratos para fiscalização prévia pela CdC, ao uso de uma das línguas oficiais nos contratos celebrados e à revisão dos documentos concursos.

Em 29 de abril de 2022, a CdC decidiu recusar o "visto" ao contrato celebrado pela Bee Timor-Leste, EP. para a "Construção da Rede de Drenagem D04 em Caicoli, Município de Díli, Tender N.º RFB/ICB/BTL-EP/210007", no valor de 8.678.816,14 USD, pelo motivo de falta de cabimento orçamental.

A CdC necessitou, em média, de 17 dias para analisar e decidir os processos submetidos a fiscalização prévia.

II.3. FISCALIZAÇÃO CONCOMITANTE

Âmbito

Esta modalidade de controlo consiste na realização de auditorias concomitantes:

- Aos procedimentos administrativos relativos a atos que impliquem despesas com o pessoal, dentro do período da realização do procedimento;
- Aos contratos não enviados para Controlo Prévio que ainda estejam em curso;
- Aos contratos visados que ainda estejam em curso; e
- À atividade financeira de uma entidade, durante a execução orçamental, dentro do ano em curso.

Objetivos

Em resultado do aumento do limite de sujeição a fiscalização prévia de 500.000 USD para 5.000.000 USD, resultante da aprovação da Lei n.º 3/2013, de 7 de agosto, verificou-se uma diminuição do âmbito de ação da fiscalização prévia, tendo por consequência sido aumentada a fiscalização concomitante sobre os atos e contratos de valor inferior a 5.000.000 USD.

À semelhança da fiscalização prévia, o controlo efetuado nestas auditorias tem, essencialmente, uma natureza jurídico-formal, sendo verificada a regularidade e legalidade dos atos e contratos, incluindo as fases pré-contratuais respeitantes aos procedimentos de aprovisionamento, bem como a existência de cabimento orçamental em rúbrica apropriada.

Tal como foi referido, a fiscalização concomitante pode ainda incidir sobre contratos que não foram enviados para fiscalização prévia e sobre a atividade financeira de uma entidade antes do final do exercício, visando corrigir situações que ponham em causa os interesses financeiros do Estado, no decurso do(s) ano(s) da produção dos seus efeitos, procurando, assim, que as mesmas sejam corrigidas atempadamente.

Atividades Realizadas

Em outubro de 2022 foi concluída a Auditoria de Conformidade aos Projetos de Reabilitação, Construção e Manutenção de Estradas Financiados através de Dívida Pública (anos 2016 a 2019).

II. 4. FISCALIZAÇÃO SUCESSIVA

II. 4.1. AUDITORIA

Âmbito

O controlo sucessivo é feito através de auditorias e caracteriza-se por incidir sobre a atividade da entidade exercida no ano em curso ou sobre a atividade exercida no ano ou anos anteriores. De acordo com a LOCC podem ser realizadas auditorias de qualquer tipo ou natureza, nomeadamente, i) auditorias financeiras, ii) auditorias de conformidade (legal), iii) auditorias orientadas a projetos específicos e iv) auditorias operacionais ou de resultados.

Objetivo

As auditorias podem ter por objetivo verificar: i) a legalidade e regularidade das receitas e das despesas públicas; ii) a fiabilidade dos sistemas de controlo interno; iii) se as demonstrações financeiras foram feitas de acordo com as normas de contabilidade aplicáveis; iv) se os dinheiros públicos foram bem gastos (de acordo com os princípios da economia, eficiência e eficácia).

Nas auditorias a CdC emite recomendações com vista à melhoria da gestão das entidades sujeitas ao seu controlo.

Auditorias Realizadas

No ano de 2022 foram **concluídas 8** auditorias realizadas no âmbito da fiscalização sucessiva:

- Relatório de Auditoria n.º 1/2022, Auditoria ao Subsídio atribuído pelo Banco Asiático de Desenvolvimento (ADB) no âmbito do acordo “*Asia Pacific Disaster Response Fund (Covid-19 Food Security Emergency Response)*” (*Cash in & out*);
- Relatório de Auditoria n.º 2/2022, Auditoria aos Adiantamentos em Dinheiro do Ministério da Administração Estatal – ano de 2015;
- Relatório de Auditoria n.º 3/2022, Auditoria ao Subsídio atribuído pelo Banco Asiático de Desenvolvimento (ADB) no âmbito do acordo “*Asia Pacific Disaster Response Fund (Timor-Leste Flood Emergency Response Project)*” (*Cash in & out*);
- Relatório de Auditoria n.º 4/2022, Auditoria de Conformidade à Subvenção Pública atribuída para a Construção da Igreja de Nossa Senhora da Graça, em Gleno – Ermera;
- Relatório de Auditoria n.º 5/2022, Auditoria Financeira ao Parlamento Nacional – anos 2015 e 2016;
- Relatório de Auditoria n.º 6/2022, Auditoria às Transferências Públicas no âmbito da TL Cement - anos 2016 a 2019;
- Relatório de Auditoria n.º 7/2022, Auditoria de Conformidade a Projetos de Construção, Reabilitação e Manutenção de Estradas Financiados através de dívida pública – anos 2016 a 2019;
- Relatório de Auditoria n.º 8/2022, Auditoria Financeira à Região Administrativa Especial de Oe-cusse Ambeno – anos de 2016 a 2018.

Relatórios disponíveis em www.tribunais.tl

Nestes oito relatórios foram formuladas no total **111 recomendações**, das quais, **17 recomendações** na Auditoria aos Adiantamentos em Dinheiro do Ministério da Administração Estatal, **7 recomendações** na Auditoria de Conformidade à Subvenção Pública atribuída para a Construção da Igreja de Nossa Senhora da Graça, em Gleno – Ermera, **55 recomendações** na

Auditoria Financeira ao Parlamento Nacional – Anos 2015 e 2016, **4 recomendações** na Auditoria às Transferências Públicas no âmbito da TL Cement – Anos 2016 e 2019, **10 recomendações** na Auditoria de Conformidade a Projetos de Construção, Reabilitação e Manutenção de Estradas Financiados através de dívida pública – Anos 2016 a 2019 e **18** recomendações na Auditoria Financeira à Região Administrativa Especial de Oe-cusse Ambeno – Anos 2016 a 2018.

Nos relatórios de auditoria que foram aprovados em 2022, foram identificadas situações suscetíveis de eventual responsabilidade sendo o valor em causa de 18.153.343,89 USD, devendo ser referido que metade do montante total, que ascende a 9.905.085,89 USD corresponde a responsabilidade financeira reintegratória – cf. **anexo VIII.4**.

No final do ano de 2022, ainda se encontravam **em curso** as seguintes 7 auditorias:

- Auditoria Financeira ao Parlamento Nacional – anos 2017 a 2019;
- Auditoria Financeira à TIMOR GAP – anos 2017 a 2019;
- Auditoria de Conformidade ao Sistema Nacional de Cadastro (SNC) – anos 2013 a 2019;
- Auditoria ao Fundo Covid-19 – anos 2020 e 2021;
- Auditoria à receita doméstica do Ministério das Finanças/ Autoridade Tributária – anos 2015 a 2020;
- Auditoria à receita doméstica do Ministério da Justiça/Secretaria de Estado das Terras e Propriedades – anos 2015 a 2020;
- Auditoria à receita doméstica do Ministério do Turismo, Comércio e Indústria – anos 2015 a 2020.

O ponto de situação de todas as auditorias em curso, à data de 31 de dezembro de 2022, consta no **anexo VIII.3**.

II. 4.2. Verificação Interna de Contas

Âmbito

A verificação interna de contas (VIC) consiste na análise dos documentos de prestação de contas das entidades sujeitas a controlo financeiro.

Objetivo

O desenvolvimento da VIC visa proceder a uma análise formal e aritmética das contas das entidades que estão obrigadas por lei a enviar os seus documentos de prestação de contas à CdC.

No ano de 2022, não foram realizadas VIC às contas das entidades previstas na lei, devido ao volume de auditorias pendentes, tendo sido dada prioridade à conclusão das auditorias em curso.

III. EFETIVAÇÃO DE RESPONSABILIDADES FINANCEIRAS

Âmbito

O Tribunal toma decisões que resultam na efetivação de responsabilidades mediante processos de julgamento da responsabilidade financeira.

A responsabilidade financeira pode ser reintegratória ou sancionatória, traduzindo-se a primeira na imposição, aos responsáveis, da reposição das importâncias correspondentes aos danos causados, sendo que a segunda se traduz na imposição do pagamento de uma multa.

A responsabilidade financeira reintegratória pode ser direta, quando recaia sobre o agente da ação, ou subsidiária, recaindo sobre membros do governo, gerentes, dirigentes, ou outros, quando: i) o ato ilícito for praticado com a sua permissão ou autorização; ii) por agente desprovido de idoneidade moral por si indicado ou nomeado; ou iii) no exercício das suas funções de fiscalização tiverem procedido com culpa grave, designadamente por não terem acatado as recomendações da CdC em ordem à existência de controlo interno, conforme os artigos 46.º e 47.º da LOCC.

Objetivos

A responsabilização financeira dos gestores e funcionários da Administração Pública tem por objetivo contribuir para que sejam respeitadas as prioridades de boa governação, de rigor e de transparência na gestão dos recursos financeiros públicos.

A responsabilidade financeira sancionatória consiste em aplicar ao responsável uma medida punitiva (multa de forma pecuniária, artigo 50.º da LOCC).

A responsabilidade financeira reintegratória visa a reposição nos cofres públicos de receitas não liquidadas, não cobradas ou não entregues, bem como a devolução de dinheiros públicos ou valores desaparecidos, desviados ou indevidamente pagos, nos termos dos artigos 44.º e 45.º da LOCC.

Poderão ainda ser instaurados processos autónomos de multa aos responsáveis por condutas relativas a outras infrações relacionadas com a falta de colaboração com a CdC, nos termos do artigo 51.º da LOCC.

Atividades realizadas

Compete ao Ministério Público, nos termos da al. a) do n.º 1 do artigo 67.º da LOCC requerer o julgamento na CdC, em 2022 não foi efetuada a efetivação de responsabilidade financeira pelo Ministério Público relativamente aos factos indiciados nos Relatórios de Auditoria que lhe foram remetidos.

IV. RELAÇÕES COM INSTITUIÇÕES NACIONAIS

A CdC tem vindo a procurar, desde a sua criação, estreitar relações com todas as instituições não só no domínio do controlo da atividade financeira do Estado, mas também na área da formação dos recursos humanos, matérias refletidas no Plano Estratégico Trienal 2022-2024 e no PAA de 2022.

Apresentam-se em seguida, por ordem cronológica, as atividades que no âmbito das relações com instituições nacionais, contaram com a participação de representantes da CdC.

07 a 11 fevereiro

Formação ao GAI do MESCC sobre capacitação em auditoria interna.

16 de março

Formação ao GAI do SEA sobre capacitação em auditoria interna.

26 de abril

Formação ao GAI da CFP sobre capacitação em auditoria interna.

14 de junho

A CdC participou no “*workshop* Nacional Reforsa implementaun programa merenda escolar”.

26 de setembro

Sensibilização sobre papel da CdC na RAEOA.

20 de outubro

A CdC participou no *workshop* “Assegura Auditoria e Fiskalizaun ba Boa Administrasaun e Precedimentos no tuir Legalidade”, realizado pelo Gabinete da Inspeção e Auditoria do Ministério da Defesa.

V. RELAÇÕES INTERNACIONAIS

A CdC mantém relações estreitas quer com ISC congéneres, quer com os tribunais de contas de países da CPLP, quer com organizações internacionais, como a INTOSAI.

No âmbito da execução de projetos de desenvolvimento, e enquanto entidade beneficiária, a CdC tem vindo a colaborar, desde a sua criação, com outras instituições, nomeadamente, a União Europeia, o Instituto Camões e o Tribunal de Contas de Portugal.

Apresentam-se em seguida, por ordem cronológica, as atividades que no âmbito das relações com instituições internacionais, contaram com a participação de representantes da CdC⁶.

16 de março

Reunião com representantes da União Europeia (EU) no âmbito do “*Identify the priority areas for EU support to the PFM reform, discuss the preparation of a sound and realistic PFM Strategy and Action Plan and identify the possible modalities of EU support in the field of public finances*”.

30 de março

1.ª Reunião virtual da equipa técnica para elaboração do PET OISC/CPLP de 2023 a 2028.

23 de maio

Três auditores da CdC frequentaram o curso de Pós-Graduação em Finanças Públicas para os atores dos Sistemas de Gestão das Finanças Públicas no âmbito do programa do Pro PALOP-TL. O curso foi administrado pelo ISCTE-IUL/IPPS em parceria com o Pro PALOP-TL ISC II.

07 de junho

Reunião à distância com representantes do ADB para discutir sobre a criação da Equipa Técnica, a preparação da missão de revisão provisório e outros preparativos para implementação da AT à CdC no âmbito do programa “Regional *Strengthening Public Financial management in Timor-Leste and Selected Countries of Association of Southern Asian Nations*”.

09 de junho

Seminário PACED sobre cooperação internacional, governação e estado de direito, através da plataforma virtual via zoom.

13 de junho

Webinar no âmbito do Controlo Parlamentar das Finanças Publicas Projeto do Pro PALOPTL.

30 de junho

2.ª Reunião virtual com a equipa técnica na elaboração do PET OISC/CPLP de 2023 a 2028.

18 de agosto

3.ª Reunião virtual com a equipa técnica na elaboração do esboço do PET OISC/CPLP de 2023 a 2028.

29 de agosto

Participação da CdC no planeamento da auditoria em áreas protegidas na OISC/CPLP (3ª edição)” realizado em Maputo, Moçambique.

29 e 31 de agosto

Reunião virtual via zoom sobre “comissões parlamentares orçamentais – fiscalização parlamentar orçamento do fundo soberano”.

09 de outubro

Participação da CdC no primeiro encontro na formação de entre os Jovens Auditores da OISC-CPLP em Açores, Portugal.

07 de novembro

Participação da CdC no XXIV no Congresso Internacional das Instituições Superior de Controlo (INCOSAI), no Rio de Janeiro, Brasil.

01 de dezembro

Virtual meeting sobre avaliação RRD PFM com Banco Mundial.

VI. RECURSOS UTILIZADOS

VI.1. RECURSOS HUMANOS

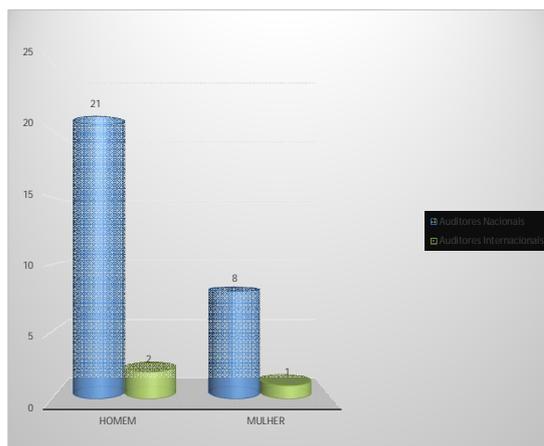
As competências da CdC, previstas na LOCC, foram exercidas pelos quatro juízes-conselheiros do Tribunal de Recurso.

Os Serviços de Apoio da CdC contaram com 29 auditores timorenses, de entre os quais 3 são auditores chefes apoiados por 3 assessores internacionais.

A CdC conta, ainda, com o apoio dos serviços administrativos do Tribunal de Recurso, designadamente a Direção de Administração e Protocolo, a Direção de Gestão Financeira e Patrimonial e a Direção de Recursos Humanos.

Quanto ao género, os 32 auditores em funções no ano de 2022, estavam assim distribuídos:

Gráfico 1 – DISTRIBUIÇÃO DOS AUDITORES POR GÊNERO



As mulheres representam 28% do total dos recursos humanos da CdC.

Gráfico 2 – DISTRIBUIÇÃO DOS AUDITORES POR UNIDADE DE APOIO TÉCNICO



Todos os auditores da CdC têm formação de nível superior (licenciatura) em áreas relevantes para o exercício das suas funções, como sejam, Administração Pública, Contabilidade, Direito, Economia e Gestão de Empresas, dos quais cinco, têm grau de mestre.

VI.2. recursos financeiros

Desde a sua criação, o orçamento da CdC tem sido incluído no orçamento do Tribunal de Recurso, dificultando assim uma análise íntegra tanto da sua execução como da prestação de contas.

A evolução das despesas da CdC nos últimos cinco anos consta da tabela seguinte.

Tabela 1 – DESPESA REALIZADA COM A CÂMARA DE CONTAS – 2018 A 2022

Despesa	Câmara de Contas					% Total Despesa	Variação (2021/2022)
	2018	2019	2020	2021	2022		
Salários e Vencimentos							
Salários	537 115,00	594 024,00	613 253,00	637 932,72	625 739,50	83,14	-1,91
Total Salários e Vencimentos	537 115,00	594 024,00	613 253,00	637 932,72	625 739,50	83,14	-1,91
Bens e Serviços							
Viagens locais	0,00	5 460,00	3 720,00	1 040,00	940,00	0,12	-9,62
Viagens ao estrangeiro	15 917,00	7 957,00	0,00	4 912,73	7 599,50	1,01	54,69
Formação	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
<i>Utilities</i>	15 917,00	36 687,00	55 550,00	14 218,63	16 577,81	2,20	16,59
Combustível para veículos	1 500,00	4 448,00	3 140,00	2 562,00	1 660,00	0,22	-35,21
Manutenção de veículos	2 611,00	5 269,00	3 498,00	1 901,50	0,00	0,00	-100,00
Material de escritório	2 744,00	38 803,00	50 478,00	9 656,10	9 730,60	1,29	0,77
Bens consumíveis	1 526,00	29 101,00	5 105,00	2 805,00	847,11	0,11	-69,80
Despesas operacionais	6 911,00	57 063,00	8 700,00	7 650,00	2 310,30	0,31	-69,80
Combustível para geradores	0,00	0,00	1 463,00	750,00	1 107,20	0,15	47,63
Manutenção de equipamentos e edifícios	3 358,00	24 102,00	29 527,00	775,00	0,00	0,00	-100,00
Membro associado	2 181,00	2 371,00	550,00	1 693,06	1 524,66	0,20	-9,95
Serviços Profissionais	136 318,00	178 000,00	105 000,00	94 500,00	84 119,56	11,17	-10,98
Outros serviços	1 288,00	9 324,00	1 860,00	1 507,00	455,11	0,06	-69,80
Total Bens e Serviços	190 271,00	398 585,00	268 591,00	143 971,02	126 871,85	16,86	-11,88
Total Despesas	727 386,00	992 609,00	881 844,00	781 903,74	752 611,35	100,00	-3,75

As despesas realizadas pela CdC em 2022 totalizaram 752.611,35 USD, o que representa uma diminuição de 3,75% face ao ano anterior, resultante da redução em 11,88% das despesas com bens e serviços.

Os encargos com salários e vencimentos são responsáveis por 83,14% do total das despesas.

VII. FORMAÇÃO

A formação e a capacitação dos recursos humanos dos serviços de apoio técnico e dos juízes conselheiros constituem um dos objetivos constantes e permanentes da CdC, visando especialmente o desenvolvimento e o reforço de competências que permitam o incremento da qualificação e da especialização profissional, para a obtenção de resultados de qualidade.

Não obstante, a CdC continua sem ter um plano de capacitação institucional, sendo a formação dos seus recursos humanos decidida à medida que são endereçados convites por instituições congéneres ou no âmbito de projetos de cooperação.

No âmbito do PFMO foram realizadas as seguintes formações:

1. Participação dos auditores da CdC na formação da Tramitação Processual e Interpretação Legislativa, que ocorreu entre 24 e 25 de outubro.
2. Formação sobre a Lei do Enquadramento Orçamental, que foi dividida em duas turmas:
 - Turma 1, entre 29 a 30 de novembro e 5 de dezembro;
 - Turma 2, entre 06 e 09 de novembro e 12 de dezembro.

Formação *online* dirigida pelo PACED PALOP-TL

3. “Criminalidade económica e financeira”, no dia 03 de maio de 2022;
4. “Perda e recuperação de ativos”, no dia 05 de maio de 2022.

VI. ANEXOS

VIII.1. QUADRO LÓGICO – VERIFICAÇÃO DO DESEMPENHO DA CÂMARA DE CONTAS

N.º	Objetivo específico	LOE	Atividade	Resultado alcançado	Resultado (%)	Indicador de desempenho
1	Acompanhamento da execução orçamental de 2022	3.1. e 3.2	1.1. Análise dos relatórios de execução orçamental de 2022 e elaboração dos respetivos relatórios de acompanhamento da execução orçamental	Não concluída	0%	Relatório de acompanhamento
2	Elaboração do Relatório e Parecer sobre a Conta Geral de Estado de 2021	3.1 a 3.4	2.1. Realização de ações preparatórias à emissão do RPCGE de 2021, junto do Ministério das Finanças, de outros ministérios e de entidades públicas a definir.	Concluída	100%	RPCGE sobre o ano de 2021
		3.1 e 3.2	2.2 - Análise dos relatórios de execução orçamental de 2021.	Não Concluída	0%	
		3.1.a 3.4	2.3 - Ação de acompanhamento das recomendações do RPCGE de 2020.	Concluída	100%	RPCGE 2020
		3.1	2.4 - Redação, discussão e aprovação do RPCGE 2021.	Concluída	100%	RPCGE 2021
3	Acompanhamento do processo orçamental para 2023	3.1 e 3.2	3.1 - Acompanhamento do processo de apresentação, discussão e aprovação do Orçamento Geral do Estado para 2023.	Análise concluída	100%	
4	Fiscalização Sucessiva	4.3	4.1. Auditoria ao subsídio atribuído pelo Banco Asiático de Desenvolvimento (ADB) no âmbito do acordo <i>Asia Pacific Disaster Response Fund (COVID-19 Food Security Emergency Response) (cash in & out)</i>	Concluída	100%	
		4.1 e 4.5	4.2. Auditoria ao Fundo Covid-19	Não concluída	30%	Execução
		3.2	4.3. Verificação Interna de Contas (VIC)	Não iniciada	0%	
5	Fiscalização Concomitante	n/a	4.1. Auditoria ao Subsídio atribuído pelo Banco Asiático de Desenvolvimento (ADB) no âmbito do acordo " <i>Asia Pacific Disaster Response Fund (Timor-Leste Floods Security Emergency Response Project) (Cash in & out)</i> "	Concluída	100%	
			Nada a assinalar	-	-	

N.º	Objetivo específico	LOE	Atividade	Resultado alcançado	Resultado (%)	Indicador de desempenho
6	Fiscalização Prévia	4.1	6.1. – Análise preparatória dos processos submetidos à fiscalização prévia da Cdc (Visto).	Realizada	100%	
7	Sensibilização e divulgação do papel da Cdc	2.1	7.1. Encontros com outras instituições de controlo, nomeadamente a CAC, a IGE, o GAI e Gabinete de Inspeção do Ministério do Ensino Superior. Ciência e Cultura para dar conhecimento sobre atividade da Cdc para partilha de experiências e de informação.	Realizada	50%	Entidades de supervisão das finanças públicas
		2.3	7.1. Ações de formação e/ou seminários a convite de outras instituições.	Realizada	50%	
8	Elaboração e aprovação de outros instrumentos necessários para o bom funcionamento da Cdc	1.2 e 2.3	8.1. Elaboração e aprovação do Relatório Anual do ano de 2021.	Realizada	100%	Elaborado, aprovado e publicado no Jornal da República e em www.tribunais.tl
9	Formação e capacitação de pessoal	1.2	9.1. Ações de Formação e Capacitação a realizar no âmbito do PFMO.	Realizada	100%	
		1.2 e 2.2	9.2. - Participação em ações de formação e seminários a convite da OISC/CPLP ou de outras ISC.	Realizada	75%	
10	Acompanhamento e participação nas atividades desenvolvidas pelas instituições internacionais congéneres ou por outras	1.2 e 2.2	9.3. - Organização de seminário destinado aos órgãos de controlo interno (inspeções-gerais e gabinetes de auditoria interna) dos Ministérios e outras instituições públicas.	Realizada	100%	
		2.2	10.1. Desenvolver as ações necessárias à implementação do Plano Estratégico da OISC/CPLP	Não realizada	0%	
		2.2	10.2. Participação na Equipa de Auditoria Coordenada em áreas protegidas	Realizada	75%	
		2.2	10.3 Participação no INCOSAI 2022 (Rio de Janeiro, Brasil) e no VII Seminário da OISC/CPLP (Guiné-Bissau);	Realizada	50%	
2.2 e 2.4	10.4. Participação na elaboração do PET 2023-2028 da OISC CPLP.	Realizada	100%			

VIII.2. LISTA DE CONTRATOS ENVIADOS PARA FISCALIZAÇÃO PRÉVIA – 2022

Proc. N.º	Adjudicante	Adjudicatário	Objeto	Valor (USD)	Observação	
01/VP/2022/CC	EDTL, EP.	China Nuclear Industry 22nd Construction CO., LDA	2.ª Adenda ao contrato de operação e manutenção da Rede Elétrica Nacional	4 173 459,90	Visto	
02/VP/2022/CC	Ministério das Finanças	Banco Desenvolvimento Asiático (ADB)	Acordo de Empréstimo para o Projeto de Modernização da Energia	35 000 000,00	Visto	
03/VP/2022/CC	Ministério da Administração Estatal	China Harbour Engineering Company, LTD, JV com a PAX Cleaning Services Unipessoal Lda	Gestão de resíduos sólidos contrato de Serviços de recolha e transporte - Lote 1 (Zona Leste) e Lote 2 (Zona Oeste)	10 991 021,84	Visto com Recomendação	
04/VP/2022/CC	Ministério da Administração Estatal	China Harbour Engineering Company LTD em JV com PAX cleaning service unipessoal Lda and Pioneer Construction Unipessoal Lda	Contrato de Design (Desenho), construção, Reabilitação e Operação para Depósito e Eliminação de Resíduos (Lixo)- LCB/007/MAE/2020	17 900 000,00	Visto com Recomendação	
05/VP/2022/CC	Ministério da Administração Estatal	China Nuclear Industry 22nd Construction CO., LDA	Fornecimento de equipamentos de Recolha e Operações de aterro para o Projeto de Gestão de Resíduos Sólidos de Díli (ICB/036/MAE-2020) Lote 1: Fornecimento de Contentores e caixotes de lixo Lote 2: Fornecimento de Equipamento de recolha & diversos Lote 3: Fornecimento de Equipamentos de Operações de Aterro.	7 600 000,00	Visto	
06/VP/2022/CC	Bee Timor-Leste, EP.	China Civil Engineering Construction Corporation	Construção da Rede de Drenagem D04 em Caicoli, Município Díli Tender No. RFB/ICB/BTL-EP/210007	8 678 816,14	Recusa de Visto	
07/VP/2022/CC	Ministério Petróleo e Minerais	Timor GAP- Timor Gás e Petróleo, EP	Acordo relativo a Subvenção Pública	62 200 000,00	Visto	
08/VP/2022/CC	Ministério Petróleo e Minerais	Autoridade Nacional do Petróleo e Minerais (ANPM)	Acordo relativo a Subvenção Pública	8 500 001,00	Visto	
09/VP/2022/CC	Ministério das Obras Públicas	Bee de Timor-Leste, EP	Contrato de Subvenção à execução da Transferência da Provisão do Orçamento Geral do Estado destinada à Persecução do Serviço Público de Fornecimento de Água e Saneamento pela BEE Timor Leste EP	17 000 000,00	Visto	
010/VP/2022/CC	Ministério das Obras Públicas	Eletricidade de Timor-Leste, EP	Contrato de Subvenção à execução da Transferência da Provisão do Orçamento Geral do Estado destinada à Persecução do Serviço Público de Fornecimento de Água e Saneamento pela EDTL EP	90 000 000,00	Visto	
011/VP/2022/CC	Eletricidade de Timor-Leste, EP.	Empresa China Nuclear Industry 22nd Construction Co, LDA	O contrato para operação e manutenção (O&M) da rede de transmissão de 150KV e de nove (9) subestações de 150KV/20 da EDTL EP	10 602 960,00	Visto	
012/VP/2022/CC	Ministério Coordenação Assunto Económicos	Banco Nacional de Comércio de Timor Leste	Protocolo para Transferência da Provisão do Orçamento Geral do Estado de dotações para todo o Governo para a capitalização do BNCTL	60 000 000,00	Visto com Recomendação	
013/VP/2022/CC	Eletricidade de Timor-Leste, EP.	PT. WARTSILA INDONESIA	Operação e Manutenção das Centrais Elétricas de Hera e Betano	47 397 770,00	Visto com Recomendação	
014/VP/2022/CC	Ministério das Finanças	Conferência Timorense	Episcopal	Acordo Anual de Subvenção celebrado entre a RDTL e a Conferência Episcopal Timorense	15 000 000,00	Visto
015/VP/2022/CC	Ministério do Planeamento e Ordenamento e Ministério dos Transportes e Comunicação	ALCATEL NETWORK (ASN)	SUBMARINE	Contrato Para a construção e instalação Fibra Óptica Engineering, Procurement and construction for Cable system	38 657 964,00	Visto

Proc. N.º	Adjudicante	Adjudicatário	Objeto	Valor (USD)	Observação
016/NP/2022/CC	Ministério das Finanças	Central Hardware Trade., LDA	Contrato de compra e venda de bens de prestação de serviços para o programa de Uma Kbit Laek	10 200 613,58	Visto
017/NP/2022/CC	Ministério das Finanças	Associação Internacional de Desenvolvimento (IDA-Sigla em Inglês)	Acordo de empréstimo para o financiamento do projeto de abastecimento de água em Dili Leste	121 000 000,00	Visto com Recomendação
018/NP/2022/CC	Ministério das Obras Públicas	China Wu Yi Co, Ltd	Adenda n.º 1 ao contrato de Melhoria e de Manutenção da Estrada de Dili-Ainaro, Lote 2: Secção Laulara-Solerema (12+000 Km a 34+620 Km) -	984 188,24	Visto
019/NP/2022/CC	Ministério das Obras Públicas	Eletricidade de Timor-Leste, EP	Aditamento n.º 1 ao Contrato de Subvenção entre Governo da República Democrática de Timor-Leste e Eletricidade de Timor-Leste, E.P	58 653 497,65	Visto
020/NP/2022/CC	Ministério das Finanças	Banco Central de Timor-Leste	Contrato de Subvenção Pública para Transferência da Verba do Orçamento Geral do Estado destinada à Capitalização do Banco Central de Timor-Leste	10 000 000,00	Visto
021/NP/2022/CC	Ministério da Agricultura e Pescas	China Civil Engineering Construction Corporation (People's Republic of China)	A Construção do Esquema de Irrigação de Galata no Município de Baucau ICB/118/MAP-2021	11 030 000,00	Visto
022/NP/2022/CC	Ministério da Agricultura e Pescas	Chongqing International Construction Corporation (People's Republic of China)	Contrato para Construção do Esquema de Irrigação de Laivai no Município de Lautém	7 507 587,88	Visto
023/NP/2022/CC	Ministério do Turismo, Comércio e Indústria	Banco Nacional de Comércio de Timor Leste	Contrato de Depósito para Implementação da Linha de Crédito "Facilidade Garantia Suave"	50 000 000,00	Visto
024/NP/2022/CC	Ministério das Obras Públicas	Chongqing International Construction Corporation (CICO)	Contrato para reabilitação das Estradas Municipais pacote 3, Uaiaca-Quelica para Ossu-Sta. 0+000-22+700 município de Baucau-Viqueque	16 547 661,76	Visto
025/NP/2022/CC	Ministério das Obras Públicas	Norinco International Cooperation	Contrato de reabilitação das Estradas Municipais pacote 4, Secção Laga-Baguaia Sta. 0+Uaiaca-Quelica para Ossu-Sta. 0+000-22+700 município de Baucau-Viqueque	21 695 194,98	Visto
026/NP/2022/CC	Ministério das Finanças	Banco Desenvolvimento Asiático (ADB)	Acordo de empréstimo (Operações Ordinárias) para o projeto de abastecimento de água à Zona Oeste de Dili	50 000 000,00	Visto com Recomendação
027/NP/2022/CC	Ministério das Finanças	Banco Desenvolvimento Asiático (ADB)	Acordo de empréstimo (Operações Concessionária) para o projeto de abastecimento de água à Zona Oeste de Dili	77 000 000,00	Visto com Recomendação
028/NP/2022/CC	Eletricidade de Timor-Leste, EP.	Esperança Timor Oan, Lda JV with Winson Oil Bungkering PTE. LTD	1.ª Adenda do Contrato de Fornecimento de Combustível leve à Central Elétrica de Hera (Lote 1) para os anos de 2021, 2022 e 2023	-	Não Sujeito a Visto
029/NP/2022/CC	Ministério da Administração Estatal	JLC LDA (Timor-Leste)	A Nova Construção do Edifício do Escritório do Ministério da Administração Estatal do Município de Manatuto	5 305 635,70	Visto
030/NP/2022/CC	Ministério da Saúde	China Civil Engineering Construction Corporation	Nova Construção do Edifício Pediatria de Tratamento e Unidade de Tratamento Intensivo (UTI) do Hospital Nacional Guido Valadares	9 341 663,70	Visto
031/NP/2022/CC	Ministério da Administração Estatal	Central Hardware Trade., LDA	1ª alteração ao Contrato de Compra e Venda de Bens e Prestação de Serviços	-	Não Sujeito a Visto
032/NP/2022/CC	Ministério das Obras Públicas	Sinotec Engineering Consultants Ltd, PT. Inacon Luhur Pertiwi, PT.Pillar Pusaka Inti, and Salu Coporation ("hereinafter the Consultant")	1.ª Adenda ao Contrato de Serviços de Consultoria para Supervisão das Obras de Construção da Estrada de Manatuto para Natarbora (81 kms) e junção de Laclubar, Estrada para a vila de Laclubar (10kms)	2 059 360,27	Visto (o processo transitou para 2023)
TOTAL				885 027 396,64	

VIII.3. PONTO DE SITUAÇÃO DAS AUDITORIAS EM CURSO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2022

Ano	N.º Ordem	N.º Processo	Atividade	A 31 dez. 2022	
				Fase da Auditoria	Grau de Execução
Fiscalização Orçamental e Relatório e Parecer sobre a Conta Geral do Estado					
2016	1	14/2016/AUDIT-S/CC	Auditoria aos Adiantamentos em Dinheiro do Ministério da Administração Estatal – ano 2015	Relatório final	100%
Fiscalização Concomitante					
2019	2	2/2019/AUDIT-C/CC	Auditoria de Conformidade a Projetos de Reabilitação, Construção e Manutenção de Estradas Financiados através de Dívida Pública – anos 2016 a 2019	Relatório final	100%
Fiscalização Sucessiva					
2017	3	3/2017/AUDIT-S/CC	Auditoria financeira ao Parlamento Nacional – anos de 2015 e 2016	Relatório final	100%
2018	4	1/2018/AUDIT-S/CC	Auditoria ao Parlamento Nacional – anos 2017 a 2019	Execução	50%
2020	8	3/2020/AUDIT-S/CC	Auditoria à TIMOR GAP - Timor Gás & Petróleo, E.P. - anos 2017 a 2019	Avaliação dos resultados / relato	70%
	9	4/2020/AUDIT-S/CC	Auditoria de Conformidade ao Sistema Nacional de Cadastro (SNC) – anos 2013 a 2019	Execução	50%
	10	1/2021/AUDIT-S/CC	Auditoria à receita doméstica do Ministério das Finanças (MdF) - anos de 2015 a 2020	Execução	40%
2021	11	2/2021/AUDIT-S/CC	Auditoria à receita doméstica do Ministério da Justiça/Secretaria de Estado das Terras e Propriedades - anos de 2015 a 2020	Execução	50%
	12	3/2021/AUDIT-S/CC	Auditoria à receita doméstica do Ministério Turismo, Comércio e Indústria - anos de 2015 a 2020	Relato	65%

VIII.4. EVENTUAIS INFRAÇÕES FINANCEIRAS APURADAS NAS AUDITORIAS REALIZADAS

Relatório	Entidade	Descrição Infração	Natureza Infração	Valor em causa	USD	
					Sancionatória	Reintegratória
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas com refeições /alimentação, através do fundo de maneiio sem que as mesmas sejam enquadradas e adequadas à prossecução das atribuições do MAE.	Sancionatória e Reintegratória	5 042,21	5 042,21	5 042,21
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alojamento além do que já é pago a título de ajudas de custo pela realização de viagens locais, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas.	Sancionatória e Reintegratória	500	500	500
		Pagamento ilegal e indevido de "contribuições de carácter social" aquando do falecimento de familiares dos dirigentes e funcionários sem base legal e não enquadráveis nas atribuições do MAE.	Sancionatória e Reintegratória	900	900	900
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas realizadas durante as viagens a Jacarta, além do que já é pago a título de ajudas de custo pela realização de viagens ao estrangeiro, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas.	Sancionatória e Reintegratória	307,45	307,45	307,45
Relatório de Auditoria n.º 02/2022	Ministério da Administração Estatal	Pagamentos ilegais e indevidos de despesas realizadas durante as viagens a Nova Zelândia, além do que já é pago a título de ajudas de custo pela realização de viagens ao estrangeiro, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas.	Sancionatória e Reintegratória	775,61	775,61	775,61
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas realizadas durante as viagens a Singapura, além do que já é pago a título de ajudas de custo pela realização de viagens ao estrangeiro, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas.	Sancionatória e Reintegratória	1 257,77	1 257,77	1 257,77
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas realizadas durante as viagens a Jacarta, além do que já é pago a título de ajudas de custo pela realização de viagens ao estrangeiro, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas, bem como o pagamento de subsídio sem enquadramento legal e de outras despesas não documentadas e/ou fundamentadas quanto ao interesse público da sua realização com recurso a dinheiros públicos.	Sancionatória	4 844,41	4 844,41	4 844,41
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas realizadas durante as viagens a Sidney, além do que já é pago a título de ajudas de custo pela realização de viagens ao estrangeiro, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas	Sancionatória e Reintegratória	460,59	460,59	460,59

Relatório

Entidade

Descrição Infração

Natureza Infração

Valor em causa

Montante Sancionatória

Reintegratória

USD

despesas, bem como de outras despesas não documentadas e/ ou fundamentadas quanto ao interesse público da sua realização com recurso a dinheiros públicos.

Pagamentos ilegais e indevidos de despesas com refeições, alojamento e comunicações, além do valor pago a título de ajudas de custo, aquando da realização de viagem local a Oe-Cusse, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas.

Pagamentos ilegais e indevidos de subsídios: a título de alimentação e comunicações à PNTL, não previstos na lei, com recurso a verbas de adiantamentos em dinheiro.

Pagamentos ilegais e indevidos de subsídios, aos funcionários de saneamento do MAE, para a montagem das tendas para celebração do final do ano no palácio do Governo em Dili, não previstos na lei, com recurso a verbas de adiantamentos em dinheiro.

Relatório de Auditoria n.º 02/2022

Ministério da Administração Estatal

Alcance ou desvio de dinheiros pelo recebimento de adiantamentos em dinheiros para as atividades inerentes à realização das Comemorações do 40.º Aniversário da Proclamação da Independência sem a correspondente apresentação dos recibos de despesa ou cujos recibos não cumprem com os requisitos exigíveis.

Alcance ou desvio de dinheiros pelo recebimento de adiantamentos em dinheiros para as atividades contratadas às Bandas/Grupos Musicais/Artistas, no âmbito das Comemorações do 40.º Aniversário da Proclamação da Independência, sem a correspondente apresentação dos recibos de despesa ou cujos recibos não cumprem com os requisitos exigíveis.

Pagamentos ilegais e indevidos com alojamento sem fundamentação, e despesas pessoais, através de adiantamento em dinheiro, que não se enquadraram na prossecução das atribuições do MTAC.

Pagamentos ilegais e indevidos relativos ao pagamento em excesso de ajudas de custo pela realização de viagens locais relativas ao POM.

Pagamentos ilegais e indevidos de subsídios de refeição e transporte para os técnicos das EVAS, não previstos na lei, com recurso a verbas de adiantamentos em dinheiro.

Pagamentos ilegais e indevidos de subsídios os funcionários que não deslocaram para outra localidade, no âmbito do Gabinete do Vice-ministro do MAE, a dirigentes, chefes, funcionários e chefes de sucros, com recurso a verbas de adiantamentos em dinheiro.

Pagamentos ilegais e indevidos pelo Gabinete do Vice-ministro

Descrição Infração	Natureza Infração	Valor em causa	Montante Sancionatória	Reintegratória
despesas, bem como de outras despesas não documentadas e/ ou fundamentadas quanto ao interesse público da sua realização com recurso a dinheiros públicos.	Sancionatória e Reintegratória	76 577,65	76 577,65	76 577,65
Pagamentos ilegais e indevidos de despesas com refeições, alojamento e comunicações, além do valor pago a título de ajudas de custo, aquando da realização de viagem local a Oe-Cusse, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas.	Sancionatória e Reintegratória	26 002,50	26 002,50	26 002,50
Pagamentos ilegais e indevidos de subsídios: a título de alimentação e comunicações à PNTL, não previstos na lei, com recurso a verbas de adiantamentos em dinheiro.	Sancionatória e Reintegratória	2 760,00	2 760,00	2 760,00
Pagamentos ilegais e indevidos de subsídios, aos funcionários de saneamento do MAE, para a montagem das tendas para celebração do final do ano no palácio do Governo em Dili, não previstos na lei, com recurso a verbas de adiantamentos em dinheiro.	Sancionatória e Reintegratória	6 445,00	6 445,00	6 445,00
Alcance ou desvio de dinheiros pelo recebimento de adiantamentos em dinheiros para as atividades inerentes à realização das Comemorações do 40.º Aniversário da Proclamação da Independência sem a correspondente apresentação dos recibos de despesa ou cujos recibos não cumprem com os requisitos exigíveis.	Sancionatória e Reintegratória	21 590,00	21 590,00	21 590,00
Alcance ou desvio de dinheiros pelo recebimento de adiantamentos em dinheiros para as atividades contratadas às Bandas/Grupos Musicais/Artistas, no âmbito das Comemorações do 40.º Aniversário da Proclamação da Independência, sem a correspondente apresentação dos recibos de despesa ou cujos recibos não cumprem com os requisitos exigíveis.	Sancionatória e Reintegratória	2 039,63	2 039,63	2 039,63
Pagamentos ilegais e indevidos com alojamento sem fundamentação, e despesas pessoais, através de adiantamento em dinheiro, que não se enquadraram na prossecução das atribuições do MTAC.	Sancionatória e Reintegratória	10 234,04	10 234,04	10 234,04
Pagamentos ilegais e indevidos relativos ao pagamento em excesso de ajudas de custo pela realização de viagens locais relativas ao POM.	Sancionatória e Reintegratória	26 109,72	26 109,72	26 109,72
Pagamentos ilegais e indevidos de subsídios de refeição e transporte para os técnicos das EVAS, não previstos na lei, com recurso a verbas de adiantamentos em dinheiro.	Sancionatória e Reintegratória	5 770,00	5 770,00	5 770,00
Pagamentos ilegais e indevidos de subsídios os funcionários que não deslocaram para outra localidade, no âmbito do Gabinete do Vice-ministro do MAE, a dirigentes, chefes, funcionários e chefes de sucros, com recurso a verbas de adiantamentos em dinheiro.	Sancionatória e Reintegratória	1 161,75	1 161,75	1 161,75

Relatório	Entidade	Descrição infração	Natureza infração	USD	
				Valor em causa	Montante Reintegratória
		do MAE, de despesas com alimentação (refeições almoços, café, açúcar e refrigerantes) com o recurso a verbas dos adiantamentos em dinheiro, não enquadáveis no conceito de despesas públicas.	Reintegratória		
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas com refeições e alojamento, além do valor pago a título de ajudas de custo, aquando da realização da Comemoração da Restauração da Independência em 20 de maio (Secção de Informação e Comunicação, Secção de Transporte, Logística e Decoração), que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas.	Sancionatória e Reintegratória	2 088,00	2 088,00
		Pagamentos ilegais e indevidos, relativos ao pagamento em excesso de ajudas de custo pela realização de viagens locais relativas às Comemoração da Restauração da Independência em 20 de maio – Secção Içar da Bandeira.	Sancionatória e Reintegratória	1 720,00	1 720,00
Relatório de Auditoria n.º 02/2022	Ministério da Administração Estatal	Pagamentos ilegais e indevidos de subsídios a funcionários do MAE, não previstos na lei, com recurso a verbas de adiantamentos em dinheiro, no âmbito da Comemoração da Restauração da Independência em 20 de maio – Secção Consumo.	Sancionatória e Reintegratória	1 575,00	1 575,00
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas com refeições/alimentação e alojamento, além do valor pago a título de ajudas de custo, aquando da realização do Desluto Nacional, que deram origem ao pagamento em duplicado das mesmas despesas.	Sancionatória e Reintegratória	1 455,88	1 455,88
		Alcance ou desvio de dinheiros pelo recebimento de adiantamentos em dinheiros para as atividades inerentes à realização das Comemorações do 40.º Aniversário da Proclamação da Independência sem a correspondente apresentação dos recibos de despesa ou cujos recibos não cumprem com os requisitos exigíveis.	Sancionatória e Reintegratória	5 187,50	5 187,50
		Subtotal MAE		204 804,71	204 804,71
Relatório de Auditoria n.º 04/2022	Igreja de Nossa Senhora da Graça em Gleno, Ermera	Não apresentação do relatório final de contas referente à subvenção pública recebida e correspondente obrigação de devolução do montante não justificado.	Sancionatória e Reintegratória	192 930,18	192 930,18
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos referentes não fornecimento e instalação do gerador previsto no contrato	Sancionatória e Reintegratória	25 000,00	25 000,00
		Subtotal Igreja Nossa Senhora da Graça		217 930,18	217 930,18
Relatório de Auditoria n.º 05/2022	Parlamento Nacional	Realização de pagamentos ilegais e indevidos de subsídios remuneratórios e abonos a título de "checkup médico", "combustível" e "manutenção".	Sancionatória e Reintegratória	959 400,00	959 400,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de subsídios remuneratórios e abonos a título de "troca de pneus".	Sancionatória e Reintegratória	130 000,00	130 000,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos ao Secretário-Geral a título de subsídio de despesas de representação.	Sancionatória e Reintegratória	20 400,00	20 400,00

Relatório	Entidade	Descrição Infração	Natureza Infração	Valor em causa		Montante	
				Sancionatória	Reintegratória	Sancionatória	Reintegratória
Relatório de Auditoria n.º 05/2022	Parlamento Nacional	Realização de pagamentos ilegais e indevidos de salários de seis funcionários das residências dos dois Vice-Presidente (cozinheiros, empregados de limpeza e Jardineiros).	Sancionatória e Reintegratória	13 360,00	13 360,00	13 360,00	13 360,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de subsídio de refeição a dirigentes, chefias e funcionários, relativamente a dias em que os mesmos se encontravam em viagem de serviço em território nacional e ao estrangeiro, pelos quais receberam ajudas de custo, e a dias de feriado e tolerância de ponto.	Sancionatória e Reintegratória	11 460,00	11 460,00	11 460,00	11 460,00
		Realização de despesas ilegais pela celebração por ajuste direto à margem da lei, de contratos para fornecimento de combustível e manutenção e reparação de veículos (251.309 USD) e de contratos para a compra de passagens aéreas (378.860 USD).	Sancionatória	630 169,00	630 169,00	630 169,00	
		Pagamento ilegal e indevido de ajudas de custo a motorista no montante igual ao de Deputado.	Sancionatória e Reintegratória	160	160	160	160
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de ajudas de custo pelo valor integral em deslocações/viagens locais que não implicam dormidas e em que as despesas com a alimentação são asseguradas pelo PN.	Sancionatória e Reintegratória	12 310,00	12 310,00	12 310,00	12 310,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com o pagamento de ajudas de custo relativas a deslocações a Lisboa desnecessárias e injustificadas dos Presidentes do PN e suas delegações.	Sancionatória e Reintegratória	57 066,00	57 066,00	57 066,00	57 066,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com a realização de viagens ao estrangeiro em classe executiva pelo Secretário-Geral, à margem da lei.	Sancionatória e Reintegratória	44 651,00	44 651,00	44 651,00	44 651,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de ajudas de custo pela realização de viagens ao estrangeiro quando o alojamento já se encontrava assegurado, por não terem sido pagas as percentagens de 80% e de 40%, mas indevidamente ter sido feito o pagamento a 100%.	Sancionatória e Reintegratória	13 985,00	13 985,00	13 985,00	13 985,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alojamento, alimentação, transportes e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem da Comissão F à Tailândia e Singapura, além do valor a título de ajudas de custo (a 100%).	Sancionatória e Reintegratória	9 562,00	9 562,00	9 562,00	9 562,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alimentação, transportes e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem da Comissão E à Malásia e Indonésia, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%).	Sancionatória e Reintegratória	3 159,00	3 159,00	3 159,00	3 159,00
Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alojamento, alimentação, transportes e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem da	Sancionatória e Reintegratória	8 146,00	8 146,00	8 146,00	8 146,00		

Relatório	Entidade	Descrição Infração	Natureza Infração	Valor em causa	Montante	
					Sancionatória	Reintegratória
		Comissão A à Nova Zelândia, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%).		2 742,00	2 742,00	2 742,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alimentação, transportes e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem de delegação do PN à Zâmbia, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%).	Sancionatória e Reintegratória			
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alimentação, transportes e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem do Presidente do PN ao Brasil, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%).	Sancionatória e Reintegratória	1 701,00	1 701,00	1 701,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alimentação, transportes e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem de Deputados, técnicos e assessores ao Brasil, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%).	Sancionatória e Reintegratória	2 806,00	2 806,00	2 806,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alimentação, transportes e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem da Comissão E a Portugal, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%).	Sancionatória e Reintegratória	9 291,00	9 291,00	9 291,00
Relatório de Auditoria n.º 05/2022	Parlamento Nacional	Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alojamento, alimentação, transportes e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem da Comissão F à China, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%).	Sancionatória e Reintegratória	7 164,00	7 164,00	7 164,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alimentação, transportes e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem da Comissão B a Moçambique, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%).	Sancionatória e Reintegratória	923	923	923
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alimentação, transportes e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem da Comissão C ao Brunei e Indonésia, além do valor pago a título de ajudas de custo (100%).	Sancionatória e Reintegratória	2 467,00	2 467,00	2 467,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alojamento, alimentação, transportes e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem da Comissão A a Hong Kong e Macau, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%).	Sancionatória e Reintegratória	11 670,00	11 670,00	11 670,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alojamento, alimentação, transportes e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem da	Sancionatória e Reintegratória	6 521,00	6 521,00	6 521,00

Relatório	Entidade	Descrição Infracção	Natureza Infracção	Valor em causa	Montante		USD	
					Sancionatória	Reintegratória		
Relatório de Auditoria n.º 05/2022	Parlamento Nacional	Comissão D ao Qatar, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%).						
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alimentação, transportes e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem da Comissão G à Indonésia, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%).	Sancionatória e Reintegratória	3 000,00	3 000,00	3 000,00		
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alimentação e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem do Secretário-Geral à Suíça, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%).	Sancionatória e Reintegratória	317	317	317		
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alojamento, alimentação, transportes e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem do Presidente do PN à Suíça, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%).	Sancionatória e Reintegratória	6 807,00	6 807,00	6 807,00		
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de despesas com alimentação, transportes e outras, através de adiantamento em dinheiro para a realização de viagem da Presidente do GMPPTL à Tailândia, além do valor pago a título de ajudas de custo (a 100%).	Sancionatória e Reintegratória	657	657	657		
		Realização de pagamento ilegal e indevido de "pulsas" a funcionários do Conselho Consultivo do Fundo Petrolífero para a realização de seminários nos municípios, relativamente aos quais receberam as correspondentes ajudas de custo.	Sancionatória e Reintegratória	280	280	280		
		Realização de despesas ilegais com assistência médica no estrangeiro de Deputados, dirigentes e funcionários, à margem do regime legal aplicável.	Sancionatória e Reintegratória	85 355,00	85 355,00	85 355,00		
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de suplementos remuneratórios, a título de presença pela participação em reuniões de júrs de concurso.	Sancionatória e Reintegratória	5 550,00	5 550,00	5 550,00		
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de subsídios de funeral, designados de "participações em dinheiro", pelo falecimento de Deputados, dirigentes, funcionários e seus familiares.	Sancionatória e Reintegratória	11 600,00	11 600,00	11 600,00		
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos de donativos a instituições religiosas e de solidariedade, sem enquadramento ou base legal e sem enquadramento nas atribuições do PN, nem nas competências dos seus órgãos.	Sancionatória e Reintegratória	14 520,00	14 520,00	14 520,00		
Realização de pagamentos ilegais e indevidos de "presétes de Natal" pelo Conselho Consultivo do Fundo Petrolífero, não enquadráveis no conceito de despesas públicas e sem relação com as funções de assessoria ao PN a cargo deste Conselho Consultivo.	Sancionatória e Reintegratória	10 000,00	10 000,00	10 000,00				

Relatório	Entidade	Descrição Infração	Valor em causa		Montante	
			Natureza Infração	Sancionatória	Reintegratória	Sancionatória
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos a título de "lembranças simbólicas para o Senhores Deputados", "presenças" para assessores nacionais e internacionais e "pagamento extraordinário" para os restantes dirigentes e funcionários permanentes e temporários do PN.	Sancionatória e Reintegratória	77 550,00	77 550,00	77 550,00
		Pagamentos ilegais e indevidos de despesas com a realização de festa de Natal.	Sancionatória e Reintegratória	20 893,00	20 893,00	20 893,00
		Subtotal Parlamento Nacional		2 195 642,00	2 195 642,00	1 565 473,00
		Pagamento ilegal e indevido decorrente da movimentação do imponente da transferência destinado à subscrição e realização da participação do Estado no capital social da TL Cement, SA, antes do registo da transformação da empresa (que não se verificou até à data – inexistência de contraprestação).	Sancionatória e Reintegratória	4 900 000,00	4 900 000,00	4 900 000,00
Relatório de Auditoria n.º 6/2022	TL Cement	Desvio de dinheiros públicos a título de alegado reembolso de empréstimos que nunca foram realizados.	Sancionatória e Reintegratória	2 200 000,00	2 200 000,00	2 200 000,00
		Introdução de documentos no processo e prestação de declarações que visaram iludir este tribunal quanto à alegada existência de empréstimos dos sócios à TL Cement, Lda., empréstimos que nunca existiram.	Sancionatória			
		Subtotal TL Cement		7 100 000,00	7 100 000,00	7 100 000,00
		Não retenção dos impostos devidos referentes aos pagamentos realizados à Interway no âmbito da execução de dois contratos para a execução de obras (ETA e ETAR)	Sancionatória e Reintegratória	29 500,00	29 500,00	29 500,00
		Atribuição de isenção de impostos sobre suplementos remuneratórios pagos a funcionários contratados e não retenção do imposto devido a título de imposto sobre salários.	Sancionatória	4 944,00	4 944,00	
		Adjudicação ilegal por ajuste direto à Interway do contrato para "Supply and assembling of an Water Treatment Station to RAEOA and ZEESM-TL and 2 more water wells (6" diameter) in other RAEOA projects".	Sancionatória	779 333,00	779 333,00	
Relatório de Auditoria n.º 08/2022	Região Administrativa Especial Oe-Cusse Ambeno	Adjudicação ilegal por ajuste direto à Interway do contrato para "Civil works, regarding the installation of water treatment plant and a wastewater treatment plant".	Sancionatória	320 000,00	320 000,00	
		Adjudicação ilegal por ajuste direto à Interway do contrato para "Preventive maintenance services Clínica Especial Polivalente in Oe-Cusse".	Sancionatória	400 000,00	400 000,00	
		Adjudicação ilegal por ajuste direto à Interway do contrato para "Supply and assembling of an wastewater treatment station to RAEOA".	Sancionatória	859 575,00	859 575,00	
		Adjudicação ilegal por ajuste direto à Interway do contrato para "Supply of 1+1 (two) mobile health units to RAEOA".	Sancionatória	904 661,00	904 661,00	
		Adjudicação ilegal por ajuste direto do contrato à Interway para "Supply, develop and installation of an public health software, hospital management software and related hardware to RAEOA".	Sancionatória	472 346,00	472 346,00	

Relatório	Entidade	Descrição Infração	Natureza Infração	Valor em causa	Montante		USD
					Sancionatória	Reintegratória	
Relatório de Auditoria n.º 08/2022	Região Administrativa Especial Oe-Cusse Ambeno	Adjudicação ilegal por ajuste direto à Interway do contrato para "Landscaping works and exterior finishes of Clínica Especial Polivalente in Oe-Cusse".	Sancionatória	150 000,00	150 000,00		
		Adjudicação ilegal por ajuste direto à Interway do contrato para "Supply of medicaments/drug and related products for Clínica Especial Polivalente in Oe-Cusse".	Sancionatória	510 000,00	510 000,00		
		Adjudicação ilegal por ajuste direto ao ISQ do contrato para prestação de serviços de consultoria para "New Oe-Cusse Ambeno Airport Terminal Redesign".	Sancionatória	1 345 000,00	1 345 000,00		
		Adjudicação ilegal por ajuste direto à TVIN do contrato para "produção, realização de obras audiovisuais (...) intitulada de "OeCusse Nabilan", em geral e captação de imagens, som direto e vídeo".	Sancionatória	50 600,00	50 600,00		
		Adjudicação ilegal por ajuste direto à Nur Diak do contrato para compra de um camião tanque.	Sancionatória	31 000,00	31 000,00		
		Adjudicação ilegal por ajuste direto à Nur Diak do contrato para fornecimento de dois camiões tanque.	Sancionatória	69 000,00	69 000,00		
		Realização do pagamento de adiantamento à Interway, no âmbito da execução do contrato para "Supply, develop and installation of an public health software, hospital management software and related hardware to RAEQA", sem a apresentação da correspondente garantia bancária	Sancionatória	212 555,00	212 555,00		
		Realização do pagamento de adiantamento à Interway, no âmbito da execução do contrato para "Supply of medicaments/drug and related products for Clínica Especial Polivalente in Oe-Cusse", sem a apresentação da correspondente garantia bancária	Sancionatória	133 875,00	133 875,00		
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos à Interway relativos aos custos com a alimentação dos técnicos internacionais que não estavam em funções, relativos aos meses de maio a dezembro de 2016.	Sancionatória e Reintegratória	7 800,00	7 800,00		7 800,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos à Profico, relativos a remunerações e ajudas de custo por conta de dias em que não houve trabalho efetivo, no âmbito do contrato para supervisão das obras construção do novo edifício administrativo	Sancionatória e Reintegratória	17 321,00	17 321,00		17 321,00
Realização de pagamentos ilegais e indevidos à Profico, referentes a passagens aéreas não justificadas, no âmbito do contrato para supervisão das obras construção do novo edifício administrativo.	Sancionatória e Reintegratória	6 756,00	6 756,00		6 756,00		
Pagamentos ilegais e indevidos à Tecproeng, resultantes da duplicação dos salários do coordenador das equipas de fiscalização do hotel e da ponte não considerado no acerto de contas feito no âmbito do cumprimento da recomendação n.º 25	Sancionatória e Reintegratória	2 500,00	2 500,00		2 500,00		

Relatório	Entidade	Descrição Infração	Natureza Infração	Valor em causa		USD	
				Sancionatória	Reintegratória	Sancionatória	Reintegratória
		Pagamento ilegal e indevido, decorrente do pagamento em duplicado do valor do salário do coordenador da equipa de fiscalização da obra da ponte de Tono, relativamente ao mês de março de 2017	Sancionatória e Reintegratória	7 500,00	7 500,00	7 500,00	7 500,00
		Pagamentos ilegais e indevidos à Tecproeng dos valores mensais faturados pela empresa relativos a "renda de escritório" no âmbito dos contratos para supervisão das obras do hotel e da ponte de Tono, sem que a empresa tenha juntado os correspondentes comprovativos da despesa efetivamente realizadas, para efeitos de reembolso pela RAEOA.	Sancionatória e Reintegratória	102 955,00	102 955,00	102 955,00	102 955,00
Relatório de Auditoria n.º 08/2022	Região Administrativa Especial Oe-Cusse Ambeno	Pagamentos ilegais e indevidos à Dalan, à Cenor e à TPF Planege Cenor, relativos a remunerações pagas por conta de dias em que não houve trabalho efetivo (pacotes I e II).	Sancionatória e Reintegratória	14 908,00	14 908,00	14 908,00	14 908,00
		Realização de pagamentos ilegais e indevidos ao ISQ, relativos a despesas reembolsáveis, sem que tenham sido apresentados os correspondentes comprovativos das despesas efetivamente realizadas pela empresa no âmbito do contrato para supervisão da construção do novo aeroporto.	Sancionatória e Reintegratória	627 638,00	627 638,00	627 638,00	627 638,00
		Realização do pagamento de adiantamento à Atlantic eagle, no âmbito da execução do contrato para a construção dos dois pontões e passadiços, sem a apresentação da correspondente garantia bancária.	Sancionatória	1 375 200,00	1 375 200,00	1 375 200,00	
Subtotal RAEOA				8 434 967,00	8 434 967,00	8 434 967,00	8 434 967,00
Total Auditórias				18 153 343,89	18 153 343,89	18 153 343,89	9 905 085,89

**REVOGAÇÃO DO REGULAMENTO N.º 1/2019 DE 15 DE
NOVEMBRO SOBRE REGULAMENTO INTERNO
SOBRE A ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO
CONSELHO DE IMPRENSA**

Regulamento Interno do Conselho de Imprensa

De acordo com alínea b) do número 2 do artigo 2.º DECRETOLAI N.º 25/2015 de 5 de Agosto, QUE CRIA O CONSELHO DE IMPRENSA E APROVA O SEU ESTATUTO, que disse “O regulamento sobre a organização e funcionamento do Conselho de Imprensa, que dispõe, no mínimo, sobre o recrutamento, as carreiras, as condições de prestação e de disciplina do trabalho, sobre as áreas de intervenção do Diretor Executivo e sobre o local, período de funcionamento, meios e detalhes para contacto do Conselho de Imprensa”.

Assim em 2019, o Conselho de Imprensa aprovou Regulamento N.º 1/2019 de 15 de Novembro, sobre Regulamento Interno sobre a Organização e Funcionamento do Conselho de Imprensa. Após de aprovação e implementação este regulamento tem necessidade de adaptar com a evolução do serviço do Conselho de Imprensa. Por outro lado, este regulamento também tem necessidade de adaptar com a evolução do ordenamento jurídico relativa a natureza do Conselho de Imprensa.

Com todas estas razões, o plenário do Conselho de Imprensa nos termos da alínea a) do número 4 do artigo 37.º do Estatuto do Conselho de Imprensa, a plenaria decide:

1. Revogar o Regulamento N.º 1/2019 de 15 de Novembro, Regulamento Interno sobre a Organização e Funcionamento;
2. Aprovar o Regulamento N.º 1/2023 de 5 de Junho, Sobre o Regulamento Interno do Conselho de Imprensa;

Aprovado em plenaria do Conselho de Imprensa em 5 de Junho de 2023

Otílio Ote
Presidente

Amito Araújo
Membro

Benevides Correia Barros
Membro

Exedito Loro Dias Ximenes
Membro

Francisco Belo Simões da Costa
Membro

O Conselho de Imprensa é uma pessoa coletiva de direito público, com natureza de entidade administrativa independente, dotada de autonomia administrativa, financeira e de património próprio, que define com independência a orientação das suas atividades, sem qualquer sujeição a diretrizes ou orientações do poder político, e que exerce poderes de regulação e de supervisão no âmbito do setor da comunicação social, no estrito respeito pela Constituição da República Democrática de Timor-Leste e pela lei.

Por conseguinte, importa regular a organização e o funcionamento deste órgão independente, regulador do setor da comunicação social, de modo a permitir o seu correto funcionamento para o desempenho do papel que lhe é incumbido, a saber a defesa da liberdade de expressão e informação e a defesa da liberdade de imprensa e dos meios de comunicação social.

Para cumprir previsão da alínea a) e b) do número 2 do artigo 2 da Decreto-lei n.º 25/2015 de 5 de agosto, que cria o conselho de imprensa e aprova o seu estatuto, Em 2019, o Plenário do Conselho de Imprensa aprovou o seu regulamento Interno para regular o funcionamento de serviços e de gestão administrativa e financeira, para a execução das suas competências. Desde a aprovação e implementação deste regulamento enfrentou muitos obstáculos que dificulta para a execução de serviços corresponde a sua natureza e as competências.

Assim, o Conselho de Imprensa tem a necessidade de adaptar o seu regulamento interno com a evolução do ordenamento jurídico relativo aos atos normativos que têm a relevância com a natureza do Conselho de Imprensa.

Assim, nos termos da alínea b) do número 4 do artigo 37.º do estatuto do Conselho de Imprensa, o plenário do Conselho de Imprensa deliberar o regulamento interno, para valer como regulamento, o seguinte:

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Artigo 1.º
Objeto**

O presente Regulamento define as orientações, princípios e regras a observar na organização e funcionamento do Conselho de Imprensa, bem como define o seu logótipo, a sua estrutura orgânica funcional, as respetivas atribuições, o local e período de funcionamento, o regime de recrutamento, carreiras, as condições de prestação e de disciplina de trabalho, entre outros.

**Artigo 2.º
Âmbito**

O presente Regulamento aplica-se a todos os Trabalhadores do Conselho de Imprensa.

Artigo 3.º
Definições

No presente regulamento interno, os termos têm o significado seguinte:

- a) Funcionário Público – é uma pessoa que é recrutada e nomeada para uma função permanente na Administração Pública;
- b) Agente da Administração Pública” e aquele que, não sendo funcionário público, e contratado a termo certo para desempenhar funções tipicamente públicas e que não sejam de natureza eventual.
- c) Horário fixo – esta modalidade de horário obriga ao cumprimento por parte do trabalhador de horas de entrada e de saídas fixas, que se repartem por dois períodos diários, com um intervalo de descanso pelo meio;
- d) Horário flexível – esta modalidade de horário permite ao trabalhador gerir o seu tempo de trabalho, desde que cumpra um número mínimo de horas obrigatórias;
- e) Quadro de pessoal – abrange todos os trabalhadores do Conselho de Imprensa, incluindo os funcionários públicos, excluídos estão o Diretor Executivo e os assessores contratados a termo certo;
- f) Retribuição-é uma prestação a que, nos termos do contrato, das normas que regem ou dos usos, o trabalhador ou funcionário tem direito em contrapartida do seu trabalho.
- g) TIC-Tecnologia de Informação e Comunicação.
- h) ANAPMA- Agência Nacional de Planeamento, Monitorização e Avaliação.

Artigo 4.º
Logótipo

O logótipo do Conselho de Imprensa consta do Anexo I do presente regulamento interno.

Artigo 5.º
Princípios gerais de funcionamento

O funcionamento do Conselho de Imprensa assenta nos seguintes princípios:

- a) Legalidade e imparcialidade;
- b) Estrita prossecução do interesse público;
- c) Respeito pelos direitos e interesses legítimos do cidadão;
- d) Liberdade de expressão e de imprensa;
- e) Independência dos meios de comunicação social;
- f) Legalidade no acesso à profissão de jornalista;
- g) Profissionalismo e Ético da atividade jornalística;

h) Economia de meios, eficácia na afetação e utilização dos recursos públicos, celeridade;

i) Aproximação dos serviços à população;

j) Aumento progressivo da quantidade e da qualidade dos serviços prestados ao cidadão.

Artigo 6.º
Manual dos Recursos Humanos

O Conselho de Imprensa compromete-se a elaborar um “Manual dos Recursos Humanos” que dará as ferramentas necessárias aos diversos departamentos e, em especial, a direção dos recursos humanos, para existir uma padronização dos processos e otimização dos recursos, contribuindo para o desenvolvimento e o alcance de melhores resultados, de forma a cumprir o planeamento estratégico e as diretrizes definidas pelo Plenário.

CAPÍTULO II
ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO

Secção I
Estrutura Orgânica

Artigo 7.º
Órgãos do Conselho de Imprensa

O Conselho de Imprensa é composto pelos seguintes órgãos:

- a) Plenário Conselho de Imprensa;
- b) Presidente;
- c) Direção Executivo; e
- d) Fiscal Único.

Artigo 8.º
Estrutura da Direção Executivo

A Estrutura da Direção Executivo do Conselho de Imprensa são as seguintes Direções:

1. A Direção de Serviço Corporativo, que se subdivide em três (3) Departamentos:
 - a. Departamento das Finanças;
 - b. Departamento do Serviço de Aprovisionamento;
 - c. Departamento de Logística e Gestão Patrimonial;
2. A Direção dos Recursos Humanos;
3. A Direção de Apoio Jurídico e Supervisão subdivide-se em dois (2) departamentos:
 - a. Departamento de Registo e Atualização base de dados;
 - b. Departamento de Supervisão e Atendimento de Queixa.

4. A Direção de Relação Institucional e Informação, que se Compreende em três (3) Departamentos:
 - a. Departamento de Relação Institucional e Cooperação;
 - b. Departamento de Produção e Publicação;
 - c. Departamento de Tecnologia e Informação.
 5. A Direção de Análise e Desenvolvimento dos Média, que se compreende em dois (2) Departamentos como:
 - a. Departamento de Estudo e Desenvolvimento de Média;
 - b. Departamentos de Formação e o Exame de Competência.
 6. O Plenário, o Presidente e o Diretor Executivo têm um Gabinete de Apoio Plenária, presidente e de Diretor Executivo. que lhes presta serviço de secretariado, serviço de apoio técnico e de assessoria, sem poderes de direção e/ou decisão.
 7. O Diretor executivo tem uma unidade de apoiou de planeamento, monitorização e avaliação.
 8. O organograma dos órgãos referidos no artigo anterior e da estrutura referida no presente artigo consta do Anexo II.
 9. Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, o Conselho de Imprensa criará as direções e os departamentos conforme a necessidade e o orçamento disponível para cada ano fiscal.
 10. Enquanto não forem criadas as direções e os departamentos enumerados em números anteriores, as competências estabelecidas na seção 2 e 3 do presente capítulo, para cada departamento serão da Direção.
4. As pessoas que participem nas reuniões do Conselho de Imprensa, nos termos dos números anteriores, estão sujeitas aos deveres de diligência e sigilo previstos no artigo 10.º do Estatuto do Conselho de Imprensa.
 5. A participação de terceiros nos termos dos números anteriores é expressamente referida na agenda e na ata da respetiva reunião, estando obrigados ao preenchimento de uma declaração de confidencialidade providenciada no início desta, conforme Anexo III.

Artigo 11.º
Ordem do Dia

1. A ordem do dia compreende três partes, destinadas:
 - a. A primeira relativa à aprovação da agenda e da ata da reunião anterior;
 - b. A segunda, à discussão e decisão de quaisquer assuntos da competência do Conselho de Imprensa, inscrito na ordem do dia;
 - c. A terceira, informações gerais à discussão das questões prévias que não esta inscrita na ordem do dia.
2. Nas reuniões extraordinárias apenas serão discutidos e decididos os assuntos inscritos na ordem do dia constante da convocatória.

Artigo 12.º
Formas de Decisão

1. As deliberações do Conselho de Imprensa respeitam o estabelecido no artigo 37.º do Estatuto.
2. As decisões do Conselho de Imprensa classificam-se em:
 - a. Deliberação - é a tomada de decisão, com carácter vinculativo sobre uma matéria cuja resolução compete exclusivamente ao Conselho de Imprensa;
 - b. Resolução administrativa - é a tomada de decisão, com carácter vinculativo, relativa às matérias de funcionamento interno institucional entre outras, aquelas relativas às áreas de pessoal, processos disciplinares, e gestão e utilização de recursos institucionais;
 - c. Diretiva genérica - é um aconselhamento, sem carácter vinculativo, dirigido ao setor da comunicação social em geral, no sentido que adote padrões de boas práticas;
 - d. Recomendação concreta- é um aconselhamento, sem carácter vinculativo, dirigido a um órgão de administração ou a qualquer outra entidade pública ou privada, no sentido de que adote determinada conduta;
 - e. Parecer - é um entendimento do Conselho de Imprensa, sem carácter vinculativo, sobre matéria que seja, ou não, da sua competência;
 - f. Informação - é qualquer esclarecimento jurídico ou outro que a Conselho de Imprensa entenda prestar.

Artigo 9.º
Plenário

1. O Plenário é o órgão máximo do Conselho de Imprensa a quem incumbe, em geral, deliberar sobre todas as questões reservadas por lei ao Conselho de Imprensa.
2. O Plenário do Conselho de Imprensa é composto pelos cinco membros do Conselho de Imprensa, tal como definido no artigo 47.º da Lei da Comunicação Social.

Artigo 10.º
Reuniões

1. As reuniões do Plenário do Conselho de Imprensa regem-se pelo artigo 22.º do Estatuto do Conselho de Imprensa.
2. O Conselho de Imprensa pode ouvir em plenário, quando entender necessário, qualquer cidadão que tenha apresentado queixas ou reclamações sobre matérias da sua competência.
3. Os representantes, ou qualquer pessoa coletiva, para serem ouvidos em tal qualidade, devem estar devidamente credenciados.

3. Em caso de conflito de interesse, aplica-se o estabelecido no artigo 38.º do Estatuto do Conselho de Imprensa.

Artigo 13.º
Presidente

O presidente exerce a sua competência nos termos do artigo 24.º do Estatuto do Conselho de Imprensa.

Artigo 14.º
Fiscal Único

O Fiscal Único rege-se pelo disposto no artigo 29.º do Estatuto do Conselho de Imprensa.

Artigo 15.º
Diretor Executivo

1. O Diretor Executivo é nomeado pelo Plenário, nos termos do artigo 26.º do Estatuto do Conselho de Imprensa.
2. O Diretor Executivo é subordinado direto do Presidente do Conselho de Imprensa.
3. O Procedimento da nomeação do Diretor Executivo inicia-se com a apresentação das candidaturas ao Conselho de Imprensa.

4. A nomeação fica condicionada à aceitação da mesma pelo nomeado.

5. O nomeado aceita a nomeação através da assinatura do termo de posse, devendo prestar o seguinte juramento:

“Juro por Deus” (ou “Juro por minha honra”) “obedecer à Constituição e ser leal ao Estado e ao Conselho de Imprensa no exercício das minhas funções, como Diretor Executivo. Juro obedecer à Constituição, às leis e regulamentos em vigor e desempenhar as funções que me são atribuídas com a máxima isenção, dedicação e responsabilidade, e ter sempre em consideração os objetivos, os princípios gerais de funcionamento e as competências do Conselho de Imprensa. Juro guardar segredo sobre os dados e os documentos de que tome conhecimento por virtude das minhas funções e que devam ser mantidos confidenciais, e trabalhar em defesa do bem geral e servir a comunidade e o povo, com isenção, honestidade, profissionalismo e correção, salvaguardando os superiores interesses da Nação”.

6. A Remuneração do Diretor Executivo é decidida por Decreto-Lei N.º92/2022 de 22 de Dezembro sobre a Remuneração e Provimento dos titulares dos órgãos da Administração indireta do Estado.

7. A Competência do Diretor Executivo, estão previstas do Estatuto do Conselho de Imprensa e as demais competências do presente regulamento, como as seguintes:

- a. Dirigir e supervisionar o serviço da Direção Executiva;
- b. Preparar e apresentação planu estratégico do Conselho de Imprensa;

- c. Preparar e apresentar o plano e relatório anual das actividades e orçamento ao plenário do Conselho de Imprensa;

- d. Elaborar e apresentar relatórios trimestrais sobre a atividade ao plenário do Conselho de Imprensa;

- e. Preparar e apresentar o plano aprovisionamento ao plenário do Conselho de Imprensa;

- f. Preparar as documentações das matérias relacionadas com reuniões do plenário e outros encontros do Conselho de Imprensa;

- g. Coordenar e verificar as atas reuniões do plenário do Conselho de Imprensa;

- h. Apresentar atas reuniões do Plenário para aprovação;

- i. Verificar e aprovar plano proposta actividade e orçamento do Conselho de Imprensa;

- j. Garantir a segurança e confidencialidade de todas as documentações do Conselho de Imprensa;

- k. Garantir a boa gestão dos recursos humanos e bens do Conselho de Imprensa;

- l. Apresentar o processo disciplinar em relação aos trabalhadores ao plenário do Conselho de Imprensa;

- m. Assinar correspondência do Conselho de Imprensa por delegação do presidente;

- n. Assinar cheques juntamente com outros signatários;

- o. Negociar todos os contratos de aquisição de bens, aluguer, arrendamento e serviços para o Conselho de Imprensa;

- p. Garantir a implementação das decisões do Plenário pela direção de serviços fazendo a sua monitorização;

- q. Prestar contas através de relatórios regulares ao Plenário sobre o funcionamento dos serviços.

8. O Diretor executivo supervisiona as seguintes Direções:

- a. Direção de Serviço Corporativo;

- b. Direção de Recurso Humano;

- c. Direção de Apoio Jurídico e Supervisão;

- d. Direção de Relação Institucional e Informação;

- e. Direção de Análise e de Desenvolvimento Média;

- f. Gabinete apoio plenário, Presidente e Diretor executivo;

- g. Unidade apoio planeamento, monitorização e avaliação.

Secção II
Direções

Artigo 16.º
Direção de Serviços Corporativo

A Direção de Serviço Corporativo tem, nomeadamente, as seguintes competências:

- a. Proceder à triagem e distribuição da correspondência dirigida a todos os serviços do Conselho de Imprensa;
- b. Proceder à gestão da informação administrativa e implementar os respetivos procedimentos administrativos;
- c. Instruir os processos relativos a despesas resultantes dos orçamentos geridos pelo Conselho de Imprensa, dar parecer quando à sua legalidade e cabimento e efetuar processamentos, liquidações e pagamentos, após a respetiva verificação dos documentos de despesas;
- d. Agir como ponto focal do Conselho de Imprensa junto das instituições relevantes do Governo em matéria de orçamento e gestão financeira;
- e. Promover estudos e apoiar a elaboração de um plano estratégico do Conselho de Imprensa;
- f. Organizar, coordenar e apoiar os processos de planeamento efetuados pelas diversas Direções do Conselho de Imprensa;
- g. Coordenar a elaboração de relatórios periódicos a serem submetidos às autoridades competentes e propor, quando necessário, medidas corretivas ou de melhoria;
- h. Propor ao Plenário o início e o tipo de procedimento a adotar em cada operação de aprovisionamento e mantê-lo informado sobre o andamento dos processos;
- i. Submeter à apreciação do Plenário as propostas de adjudicação de contratos, a fim de que este possa promover a sua aprovação;
- j. Exercer as demais competências atribuídas por lei ou delegadas pelo Diretor Executivo.

Artigo 17.º
Direção de Recurso Humano

A Direção de Recurso Humano tem, nomeadamente, as seguintes competências:

- a. Planificar, controlar e implementar normas de gestão de recursos humanos de acordo com as políticas nacionais e do Conselho de Imprensa;
- b. Providenciar, organizar, desenvolver e coordenar as adequadas técnicas de gestão profissional e o eficiente funcionamento dos serviços;
- c. Garantir a implementação da Estratégia Nacional de Gestão e Desenvolvimento de recursos humanos;

- d. Gerir os recursos humanos do Conselho de Imprensa;
- e. Proceder à contratação, em regime individual de trabalho do pessoal temporário do Conselho de Imprensa segundo o mapa de pessoal aprovado;
- f. Estabelecer regras e procedimentos uniformes para o registo e aprovação de substituições, transferências, faltas, licenças, subsídios e suplementos remuneratórios;
- g. Elaborar registos estatísticos dos recursos humanos;
- h. Processar a obtenção e atualização dos cartões de identificação dos trabalhadores do Conselho de Imprensa;
- i. Coordenar a elaboração da proposta de quadro de pessoal e tabela remuneratória do Conselho de Imprensa em colaboração com as demais Direções, para ser submetido à aprovação do Plenário;
- j. Gerir e monitorizar o registo e o controlo da assiduidade dos funcionários em coordenação com as demais direções e manter atualizado um arquivo, físico e eletrónico, com as descrições das funções correspondentes a cada uma das posições existentes no Conselho de Imprensa;
- k. Instruir, preparar e conduzir os procedimentos relativos a processos de nomeação, promoção e progressão na carreira, avaliação do desempenho, seleção, recrutamento, transferência, permuta, requisição ou destacamento, procedimentos disciplinares, despedimento, aposentação e demissão de pessoal;
- l. Apoiar a Direção de Administração e Finanças no processamento das listas de vencimentos relativos aos funcionários do Conselho de Imprensa;
- m. Gerir as operações de recrutamento e seleção por mérito de recursos humanos de acordo com as necessidades específicas do Conselho de Imprensa;
- n. Assegurar a realização da avaliação de desempenho;
- o. Avaliar as necessidades específicas de cada Direção e propor e executar os respetivos planos anuais de formação e capacitação;
- p. Velar pelo cumprimento do Estatuto do Conselho de Imprensa e legislação aplicável.

Artigo 18.º
Direção de Apoio Jurídico e Supervisão

A Direção de Apoio Jurídico e Supervisão tem, nomeadamente, as seguintes competências:

- a. Prestar assessoria jurídica ao Conselho de Imprensa;
- b. Elaborar propostas de regulamentos e alterações legislativas a serem submetidas a apreciação das entidades competentes ou plenária do Conselho de Imprensa;
- c. Instruir, no âmbito da sua área técnica de intervenção, os processos resultantes das queixas apresentadas, assim como dos processos de contraordenação;

- d. Conduzir os processos de arbitragem, mediação e conciliação;
- e. Elaborar os pareceres e prestar o apoio jurídico aos demais serviços do Conselho de Imprensa
- f. Assegurar, genericamente, os registos legais dos órgãos e meios da comunicação social;
- g. Assegurar a classificação dos órgãos de comunicação social;
- h. Efetuar a atualização do cadastro dos órgãos e meios da comunicação social que atuam sob a jurisdição nacional;
- i. Supervisionar aos órgãos e meios de comunicação social registados;
- j. Preparar deliberação e garante a publicação no jornal da república;
- k. Gerir os arquivos de legislação, regulamentação, convenções e tratados internacionais relativo a comunicação social;
- l. Gerir e manter atualizado um arquivo relativo a todos os processos legislativos e regulamentares produzidos;
- m. Realizar levantamento de dados e manter atualizado na base de dados;
- n. Responsabilizar pelo sistema de bases de dados jurídica e garantir a preservação dos dados da pesquisa realizada;
- o. Exercer as demais competências que lhe sejam atribuídas para atingir os objetivos do Conselho de Imprensa.

Artigo 19.º

Direção de Relação institucional e Informação

A Direção de relação institucional e informação tem nomeadamente, as seguintes competências:

- a. Implementar funções de comunicação social de forma programática, sistemática e mensurável;
- b. Estabelecer relações institucionais possíveis para apoiar a existência do Conselho de Imprensa;
- c. Definir a estratégia de comunicação do Conselho de Imprensa;
- d. Organizar eventos, solenidades, cerimónias e reuniões, de acordo com orientação superior, no sentido de promover o diálogo entre os operadores de comunicação social e a sociedade;
- e. Reforçar as relações institucionais e de cooperação através do estabelecimento de notas de entendimento e garantir a sua aplicabilidade;
- f. Prestar apoio protocolar à participação do Conselho de Imprensa em cerimónias oficiais, conferências, reuniões ou outros eventos;

- g. Assegurar e coordenar as relações públicas do Conselho de Imprensa;
- h. Exercer as demais competências atribuídas por lei ou delegadas pelo Diretor Executivo;

Artigo 20.º

Direção de Análise e Desenvolvimento de Média

A Direção de Análise e Desenvolvimento de Média tem, nomeadamente, as seguintes competências:

- a. Desenvolver de conteúdos mediáticos no âmbito de procedimentos de queixas, participações, processos de averiguações e pedidos de pareceres;
- b. Criação de um programa para melhorar a competência e profissionalismo dos jornalistas;
- c. Desenvolver pesquisas e desenvolver sistemáticas de grelhas de programação de meios de comunicação, que permitam a criação de uma base de dados;
- d. supervisionar os conteúdos de radiodifusão sonora, televisão, imprensa escrita e plataforma online;
- e. Produzir relatórios, dados e indicadores estatísticos relevantes no âmbito da atividade de regulação
- f. Detetar e denunciar qualquer obstrução direta ou indireta à livre divulgação da informação e a aplicação de censura;
- g. Garantir do depósito, fiscalização e divulgação de sondagens políticas;
- h. Promover e assegurar que a atividade jornalística se desenvolve com profissionalismo, no respeito de elevados padrões éticos e de qualidade através do apoio aos órgãos de comunicação social e às organizações profissionais no desenvolvimento das competências técnicas e intelectuais dos jornalistas;
- i. Incentivar padrões de boas práticas no sector da comunicação social através da atribuição de prémios, bolsas, participação em *workshops* ou eventos diversos;
- j. Desenvolver atividades de literacia mediática e digital na sociedade timorense;
- k. Assegurar as demais tarefas que lhe sejam atribuídas pelo Diretor Executivo.

Secção III

Departamentos

Artigo 21.º

Departamento das Finanças

Departamento das Finanças tem, nomeadamente, as seguintes competências:

- a. Promover a constituição, reconstituição e liquidação de fundos de maneio relativos a todos os orçamentos geridos pela Conselho de Imprensa;

- b. Elaborar o plano financeiro do Conselho de Imprensa;
- c. Elaborar relatórios periódicos de gestão, acompanhando o desenvolvimento e execução dos projetos de investimento aprovados;
- d. Assegurar o processamento dos vencimentos, salários e outras remunerações devidos aos trabalhadores do Conselho de Imprensa;
- e. Processar todo o tipo de processos de pagamento, tais como: adiantamento, certificação de responsabilidade de Pagamentos (CPV), certificação de jornal (JV), requisição de compras (PR), certificação de despesas (EV), ordem de compra (TPO), entre outros;
- f. Assegurar a gestão e manutenção de um sistema de informação capaz de dar resposta às necessidades de monitorização da execução orçamental;
- g. Implementar as normas e procedimentos para a preparação e execução do orçamento, bem como as demais regras de gestão financeira;
- h. Elaborar o orçamento anual, tendo por base os elementos fornecidos pelo Conselho de Imprensa e assegurar a sua execução;
- i. Acompanhar a execução do orçamento referido na alínea anterior, propor as alterações necessárias e manter atualizada a informação relativa aos níveis de execução financeira e material;
- j. Verificar a conformidade legal das despesas e submeter o seu pagamento à aprovação, bem como o processamento dos descontos.
- e. Assegurar a prática dos atos e procedimentos inerentes à celebração dos contratos de aquisição de bens e serviços, nomeadamente o procedimento de pré-qualificação (RFP), procedimento por solicitação de cotações (RFQ) ou o aprovisionamento por ajuste direto e outros;
- f. Garantir a gestão, atualização e renovação dos contratos de bens e serviços.
- g. Elaborar relatórios periódicos de gestão, acompanhando o desenvolvimento e execução dos programas aprovados;

Artigo 23.º

Departamento de Logística e Gestão Patrimonial

O Departamento de Logística e Gestão Patrimonial tem, nomeadamente, as seguintes competências:

- a. O Departamento de logística e gestão patrimonial é o serviço responsável pela gestão patrimonial e pela previsão de equipamentos e materiais necessários à prossecução das atividades dos serviços e a realização das políticas definidas.
- b. Providenciar apoio técnico e supervisionar a implementação das respetivas regras e procedimentos em todas as Direções do Conselho de Imprensa;
- c. Velar pela manutenção, operacionalidade e segurança das instalações e equipamentos afetos ao Conselho de Imprensa;
- d. Inspeccionar os equipamentos adquiridos na rubrica capital menor dos bens e serviços, assinado o relatório de receção e inspeção (RIR);
- e. Registrar o património do Conselho de Imprensa;
- f. Elaborar e relatório de atividade trimestral, quanto aos bens patrimoniais do Estado afetados ao Conselho de Imprensa;
- g. Elaborar o relatório mensal sobre a atividade do Departamento da Logística e Gestão Património, a ser entregue ao Diretor da Direção dos Serviço Corporativo;
- h. Supervisionar a manutenção e limpeza dos edifícios.
- i. Fornecer sugestões estratégicas ao Diretor de Atendimento Corporativo, a fim de melhorar a eficiência e eficácia do projeto e desenvolver estratégias para minimizar os desafios;
- j. Elaborar o relatório mensal, trimestral e anual sobre os progressos de atividade ao diretor do Serviço Corporativo;
- k. Avaliar a capacidade de monitoramento existente, desenvolver os sistemas de avaliação e seus indicadores de monitoramento de projetos, incluindo estratégia;
- l. Participar na revisão anual do projeto e planeamento e apoiar a direção na elaboração dos relatórios necessários;
- m. Desempenham demais funções atribuídas pelo o superior hierárquico.

Artigo 22.º

Departamento do Serviço de Aprovisionamento

O Departamento de Serviço Aprovisionamento tem nomeadamente, as seguintes competências:

- a. O Departamento de Serviço Aprovisionamento é o serviço responsável pela gestão do aprovisionamento do Conselho de Imprensa.
- b. Elaborar um plano para a aquisição das necessidades anuais do Conselho de Imprensa com base do Regime Jurídico de Aprovisionamento aplicável.
- c. Elaborar, em articulação com a Direção Nacional dos Serviços Corporativos e outros departamentos competentes, propostas anuais e plurianuais de construção, aquisição, manutenção e reparação de infraestruturas e equipamentos de escritório, em função das necessidades e perspectivas de desenvolvimento do Conselho de Imprensa;
- d. Garantir a implementação das normas e procedimentos de aprovisionamento, de acordo com a legislação aplicável e com as orientações emanadas pelas entidades competentes;

Artigo 24.º

Departamento de Registo e Atualização Base de Dados

Departamento de Registo e Atualização Base de Dados que tem como a competência dada:

- a) Atender e processar o registo dos órgãos e meios de Comunicação social;
- b) O registo e classificação das empresas e dos órgãos de comunicação social, a atualização do respetivo cadastro e promover a sua publicação no Jornal da República;
- c) A verificação da conformidade do cadastro da sociedade e dos órgãos de comunicação social;
- d) Atribuir o título de registo ao órgão e meios comunicação social;
- e) Manter atualizada uma base de dados das empresas de comunicação social e dos jornalistas em exercício;
- f) Preparar deliberação sobre o registo do órgão e do meio comunicação social e garantir a publicação no jornal da república;
- g) Supervisionar aos órgãos e meios de comunicação social registados;
- h) Responsabilizar pelo sistema de bases de dados e garantir a preservação dos dados do registo do Órgão e meios comunicação social.

Artigo 25.º

Departamento de Supervisão e Atendimento de Queixa

Departamento de Supervisão e Atendimento de Queixa com competências dadas:

- a) Atender e processar as queixas apresentadas pelo público ao Conselho de Imprensa;
- b) Instruir, no âmbito da sua área técnica de intervenção, os processos resultantes das queixas apresentadas, assim como dos processos de contraordenação;
- c) Dar parecer e informações técnico-jurídicas sobre as queixas apresentadas em relação ao serviço de meios de comunicação social e atividade jornalística;
- d) Apoiar e liderar o processo de mediação quando nomeado pelo plenária do Conselho de Imprensa;
- e) Contribuir para a elaboração de regulamentos ou assessoria jurídica quando o conselho de imprensa necessitam;
- f) Prestar as necessárias informações técnico-jurídicas a plenária e às direções que necessitam a opinião legal relativa ao processo disciplinar ao jornalista;
- g) Responsabilizar pelo sistema de bases de dados e garantir a preservação dos dados da queixa.

Artigo 26.º

Departamento de Relação Institucional e Cooperação

O Departamento de Relação Institucional e Cooperação tem, nomeadamente, as seguintes competências:

- a. Apoiar as atividades de gestão no alcance das metas organizacionais;
- b. Fomentar uma relação harmoniosa entre a organização e o público, tanto externo como interno;
- c. Criar comunicação recíproca, disseminando informações da organização para o público e canalizando a opinião pública para a organização;
- d. Servir o público e aconselhar os líderes organizacionais no interesse público;
- e. Realizar um trabalho de busca junto às comunidades nacional e internacional, de oportunidades de cooperação nas mais diversas áreas, com base nos projetos e programas de desenvolvimento do Conselho de Imprensa;
- f. Estabelecer relações de cooperação ao nível institucional com os parceiros nacionais, e internacionais;
- g. Apoiar e acompanhar todos os sectores do Conselho de Imprensa no seu relacionamento com outros parceiros, de modo a facilitar a concretização de programas e projetos de cooperação;
- h. Estabelecer um meio de informação que permita manter o Conselho de Imprensa informada sobre as principais realizações de atividade de Cooperação;
- i. Garantir uma gestão facilitada, transparente e racional dos fundos atribuídos pela ajuda externa e publicar anualmente um relatório de atividades e de contas sobre a ajuda proveniente de parceiros;

Artigo 27.º

Departamento de Produção e Publicação

O Departamento de Produção e Publicação tem, nomeadamente, as seguintes competências:

- a. Atualizar a Página eletrónica do conselho de Imprensa;
- b. Manter e atualizar a página Facebook e outras presenças nas redes digitais;
- c. Garantir a disseminação das atividades desempenhadas pelo Conselho de Imprensa, através dos meios de comunicação social e outros considerados relevantes em Coordenação com as demais direções;
- d. Garantir a cobertura audiovisual de todas as atividades do Conselho de Imprensa;
- e. Produzir suportes de comunicação;

Artigo 28.º

Departamento de Tecnologia e Informação

O departamento de Tecnologia da Informação tem, nomeadamente, as seguintes competências:

- a. Responsável pelas atividades relacionadas aos incidentes, à supervisão, à execução e à avaliação da política de tecnologia da informação;
- b. Propor, de forma partilhada, as políticas e diretrizes da área de tecnologia da informação, incluindo as de incidentes, de acordo com o plano de desenvolvimento institucional;
- c. Normalizar as metodologias de tecnologia da informação e comunicação;
- d. Elaborar, desenvolver, incidentes e fornecer serviços de tecnologia da informação e comunicação de caráter sistémico, bem como realizar a manutenção deles;
- e. Promover a infraestrutura de TIC para os serviços de rede e sistemas de informação.
- f. Manter controle da política de uso de Sistema TIC;
- g. Propor e supervisionar a execução da política de informatização;
- h. Gerir os recursos de incidentes e zelar pela garantia da manutenção e do bom funcionamento dos equipamentos e sistemas de incidentes;
- i. Responsabilizar-se pela gestão e manutenção da política de segurança da informação no âmbito da área de TIC e registrar incidentes;

Artigo 29.º

Departamento de Estudos e Desenvolvimento de Média

O Departamento de Estudos e Desenvolvimento dos Média tem, nomeadamente, as seguintes competências:

- a. Desenvolver estudos de desenvolvimento de média em Timor-Leste, designadamente a característica, alvo e mercado;
- b. Em coordenação com direção de análise média elaborar o plano de atividade e financeira anual do departamento;
- c. Realizar pesquisas sobre a atitude do público em relação ao acesso à média;
- d. Realizar sondagem pública para obter uma imagem clara dos serviços de comunicação social em Timor-Leste;
- e. Realizar pesquisas ou inquéritos relacionados com o acesso do público aos média em Timor-Leste;
- f. Monitorar diariamente as obras jornalísticas publicados pelos meios de comunicação social em Timor-Leste;

Artigo 30.º

Departamento de Formação e Exame da Competência

O Departamento de Formação e exame da competência tem, nomeadamente, as seguintes competências:

- a. Desenvolver o currículo específicos à formação dos jornalistas estagiários;
- b. Organizar formação no desenvolvimento de competências obrigatórias dos jornalistas estagiários;
- c. Definição de critérios para formação de competência dos jornalistas;
- d. Estabelecer uma base de dados para os jornalistas estagiários que já obtiveram a carteira profissional;
- e. verificar os dados dos jornalistas estagiários antes de realizar o exame de competências;
- f. Formular perguntas para o exame de competências;
- g. Proceder à monitorização e avaliação dos jornalistas estagiários;
- h. Estabelecer o calendário para o exame de competência de jornalista estagiário;
- i. Realização de exame de competência para jornalistas estagiários;
- j. Atribuição de carteira profissional a jornalistas.

Artigo 31.º

Gabinete de Apoio ao Plenária e Presidente e Diretor Executivo

O Gabinete de Apoio ao Plenária e Presidente e Diretor Executivo tem, nomeadamente, as seguintes competências:

- a. O Gabinete de Apoio ao Plenária e Presidente e Diretor Executivo é o serviço subordinado ao Diretor Executivo, e que se responsabiliza pelo apoio administrativo direto ao Plenário e, Presidente e Diretor Executivo inclui gestão do gabinete;
- b. Compete ao Gabinete de Apoio ao Presidente e Conselheiros;
- c. Apoiar diretamente o trabalho do Presidente, Conselheiros e Diretor Executivo;
- d. Gerir as correspondências e os expedientes do Presidente e Diretor Executivo;
- e. Receber autoridades, representantes de instituições e visitantes, e encaminhá-los, de acordo com a necessidade;
- f. Organizar a pauta de reuniões do Presidente e Diretor Executivo e elaborar a ata das reuniões administrativas;
- g. Gerir a agenda, arquivo e notas, bem como preparar e submeter regularmente relatórios das atividades do presidente e Diretor Executivo;

- h. Preparar a agenda e os documentos para as reuniões ordinárias e extraordinárias do Conselho de Imprensa;
- i. Assegurar o acompanhamento e cumprimento dos despachos emanados superiormente;
- j. Assegurar a coordenação dos serviços do Presidente, Diretor Executivo e a unidade de média;
- k. Distribuir a agenda das atividades do Presidente e Diretor Executivo e a unidade da média;
- l. Acompanhar o Presidente e Diretor Executivo nas deslocamentos, sempre que solicitado;
- m. Administrar o uso eficiente dos meios disponíveis do Gabinete;
- n. O Gabinete é dirigido por um chefe de gabinete equiparado para fins salariais do chefe de departamento.

Artigo 32.º

Unidade de apoio Planeamento, Monitorização e Avaliação

A unidade do Planeamento, Monitorização e Avaliação, tem, nomeadamente, as seguintes competências:

- a. Apoio técnico e administrativo ao Director Executivo no exercício das suas competências em matéria de fortalecimento institucional do Conselho de Imprensa e de coordenação da ac'ao dos vários serviços do Conselho de Imprensa, nomeadamente para a concretização dos objetivos e metas previstos no plano estratégico do Conselho e Programa do Governo.
- b. Garantir a coerência dos planos e programas de médio prazo dos órgãos e serviços do Conselho de Imprensa com o Plano Estratégico de Desenvolvimento, o Programa do Governo e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável;
- c. Apoiar todos os direções e departamentos existentes para preparar o programa e orçamento anual do Conselho de Imprensa;
- d. apoiar todos os departamentos existentes para fazer alterações orçamentais, quer entre programas ou dentro de programas, se necessário;
- e. coordenar com a Agência Nacional Planeamento Monitorização e “ANAPMA” para preparar um orçamento de acordo com o programa anual do Conselho de Imprensa. Porque o orçamento deve ser ajustado ao número de programas existentes;
- f. Assegurar o desenvolvimento de competências profissionais dos funcionários, agentes e trabalhadores do Conselho de Imprensa nos domínios do planeamento, monitorização e avaliação de médio prazo;
- g. Capacitar os órgãos e serviços do Conselho de Imprensa para a identificação das respetivas opções e prioridades em matéria de planeamento de curto, médio e longos prazos;

- h. Coordenar tecnicamente os procedimentos de preparação, acompanhamento e avaliação dos programas do Conselho de Imprensa;
- i. Assegurar a existência dos instrumentos necessários para a elaboração e apresentação de relatórios de desempenho dos órgãos e serviços do Conselho de Imprensa;
- j. Assegurar a gestão e operacionalidade do sistema de informação de planeamento, monitorização e avaliação;
- k. Preencher os resultados da implementação do programa de trimestral, e a cada seis meses e anual no formulário que preparado pela Unidade Planeamento e Monitorização Administrativo “ANAPMA” através de web dbft.gpm.gov.tl;
- l. Elaborar e apresentar ao Diretor executivo o plano do programa e orçamento anual do Conselho de Imprensa;
- m. Apresentar ao Diretor Executivo o relatório da monitorização e avaliação.

CAPÍTULO III

REGIME DE RECRUTAMENTO E CARREIRAS

Seção I

Pessoal do Conselho de Imprensa

Artigo 33.º

Mapa de pessoal

- 1. Os mapas de pessoal do Conselho de Imprensa contêm o número de postos de trabalho que integra o quadro de pessoal do Conselho de Imprensa e o número de postos de trabalho necessário para o desenvolvimento das respetivas atividades, caracterizados com base:
 - a. Nas funções que o seu ocupante se destina a cumprir ou a executar;
 - b. No cargo, na carreira e/ou categoria, quando imprescindível, na área de formação académica ou profissional de que o seu ocupante deva ser titular.
- 2. O quadro de pessoal do Conselho de Imprensa é aprovado pelo Plenário, sendo referente aos trabalhadores com vínculo laboral com o Conselho de Imprensa;
- 3. O mapa de pessoal do Conselho de Imprensa é tornado público através do Jornal da República e página eletrónica do Conselho de Imprensa.

Artigo 34.º

Regime jurídico aplicável aos recursos humanos

- 1. O regime jurídico aplicável aos recursos humanos é aquele estabelecido no artigo 27.º do Estatuto do Conselho de Imprensa.
- 2. Os trabalhadores recrutados e nomeados para exercer cargos de direção e chefia é recrutado e nomeado nos termos do estatuto e demais legislação aplicável na administração publico;

Artigo 35.º
Poder de direção

1. Os trabalhadores do Conselho de Imprensa encontram-se sujeitos ao poder de direção dos membros do Conselho de Imprensa e dos respetivos superiores hierárquicos.
2. Dentro dos limites decorrentes da lei do trabalho ou do regime da função pública, consoante o vínculo jurídico, e demais legislação aplicável, bem como do presente regulamento interno, compete ao Diretor Executivo, depois de aprovação pelo Plenário do Conselho de Imprensa, fixar as condições em que deve ser prestado o trabalho no Conselho de Imprensa.
3. Para além do disposto no presente regulamento interno sobre a matéria, o Conselho de Imprensa pode elaborar os atos complementar sobre à organização e disciplina do trabalho.
4. Os atos referidos na alínea anterior são publicados no Jornal da República e divulgados internamente, por correio eletrónico e publicados na página eletrónica do Conselho de Imprensa.

Artigo 36.º
Deveres do Conselho de Imprensa para com os Trabalhadores

Para além dos outros previstos em disposições legais aplicáveis ou no contrato de trabalho, são, em especial, deveres do Conselho de Imprensa, perante os trabalhadores:

- a. Cumprir e fazer cumprir as disposições legais e as constantes deste regulamento;
- b. Tratar o trabalhador com retidão e exigir aos investidos em funções de direção a adoção de igual tratamento relativamente aos seus subordinados;
- c. Fomentar o desenvolvimento profissional do trabalhador;
- d. Facultar a consulta do processo individual sempre que o trabalhador ou o seu representante, devidamente mandatado, o solicite;
- e. Emitir, mediante solicitação do trabalhador, em qualquer altura e mesmo após a cessação do contrato, certificado de trabalho onde conste a data da admissão e, caso se aplique, da cessação, bem como, funções ou cargos desempenhados, e outras referências relativas à situação profissional, legalmente, permitidas;
- f. Proporcionar aos trabalhadores proteção e assistência jurídica em relação a terceiros, nas situações em que dela necessitem, por consequência do exercício das suas funções;
- g. Proporcionar ao trabalhador, nos termos do disposto na alínea h) do artigo 49.º da Lei 5/2009, de 15 de julho e da alínea b) do artigo 20.º da Lei 4/2012, de 21 de fevereiro, a participação em ações de formação profissional adequadas à sua qualificação;

- h. Criar condições para a valorização profissional e académica do trabalhador;
- i. Assegurar aos trabalhadores ao seu serviço a prestação de trabalho em condições de segurança, higiene e saúde, nos termos do artigo 57.º da Lei 5/2009, de 15 de julho e dos artigos 34.º e ss. da Lei 4/2012, de 21 de fevereiro.

Seção II
Recrutamento e admissão de trabalhadores

Artigo 37.º
Recrutamento e admissão

1. O recrutamento de Trabalhadores pelo Conselho de Imprensa decorre de deliberação do Plenário, em função das necessidades de preenchimento dos postos de trabalho previstos e não ocupados nos mapas de pessoal aprovados, e pressupõe a definição prévia do perfil e categoria da função correspondente ao posto de trabalho a preencher.
2. O recrutamento e a seleção de trabalhador estão sujeitos ao presente regulamento interno, faz-se através de concurso público, geral de ingresso, ou através de concurso público interno de promoção, sendo colocado pelo Plenário nos diferentes serviços e direções, por critérios de mérito, habilitações e experiência.
3. O recrutamento de trabalhadores e de titulares de cargos de direção, chefia ou equiparados é deliberado sob proposta da direção dos recursos humanos e é, posteriormente, aprovado em Plenário.
4. O recrutamento é precedido de divulgação da oferta de emprego, obrigatoriamente publicada em jornal de grande circulação nacional, na página eletrónica do Conselho de Imprensa, com inclusão das condições específicas de admissão.
5. Da publicitação constará, com clareza a referência ao número de postos de trabalho a ocupar e a sua caracterização, em função da atribuição, competência ou atividade a cumprir ou a executar, carreira, categoria e, quando imprescindível, área de formação académica ou profissional que lhes correspondam.
6. O recrutamento executa-se através de procedimento de tipo concurso, com aplicação de métodos e critérios objetivos e detalhados de avaliação e seleção, adequados às competências e ao perfil da função para que se pretenda recrutar, e da fundamentação da decisão tomada.
7. As fases do procedimento de recrutamento são determinadas por deliberação do Plenário, sendo certo que, no mínimo, constará de duas fases, sendo uma de avaliação curricular, teste escrita e a outra constando de uma entrevista profissional aos selecionados.
8. A condução do processo de recrutamento fica a cargo de um júri, constituído por um número ímpar de elementos, nomeado pelo Plenário, que garante que o recrutamento e

a seleção do candidato sejam feitos de modo transparente e justa, tendo por base o mérito, as competências profissionais e o respeito pela inclusão social e igualdade de género.

9. Ao júri compete assegurar toda a tramitação do processo de recrutamento, desde a data da sua designação, até à proposta de recrutamento a apresentar ao Conselho de Imprensa, devendo garantir o respeito dos princípios da igualdade de condições e da prestação de informação completa e clara aos candidatos sobre o decurso do procedimento e da conclusão do mesmo.
10. As informações a prestar aos candidatos no decurso do procedimento são disponibilizadas na página eletrónica do Conselho de Imprensa.

Artigo 38.º **Admissão**

1. A admissão numa carreira efetua-se, em princípio, pelo escalão de base, sem prejuízo do disposto no número seguinte.
2. A admissão pode, por deliberação fundamentada do Plenário, efetuar-se por escalão superior, atendendo à formação académica, experiência profissional do trabalhador e ao nível de experiência ou grau de especialização requeridos, apurados por avaliação do júri e constante da ata do concurso.

Secção III **Carreiras**

Artigo 39.º **Integração em carreiras**

1. O quadro de pessoal do Conselho de Imprensa exerce as suas funções integradas em carreira de acordo com a natureza dos funcionários do Conselho de Imprensa.
2. O Conselho de Imprensa decide aplicar, nesta matéria, em tudo o que não estiver regulamentado pelo presente regulamento, o regime geral das carreiras da administração pública.

Artigo 40.º **Conteúdo funcional**

1. A cada carreira ou a cada categoria em que se desdobre, corresponde o conteúdo funcional do regime geral das carreiras da administração pública.
2. A descrição do conteúdo funcional não pode, em caso algum, constituir fundamento para o não cumprimento do dever de obediência, e não prejudica a atribuição ao trabalhador de funções, não expressamente mencionadas, que lhe sejam afins ou funcionalmente ligadas, para as quais o trabalhador detenha a qualificação profissional adequada, desde que não impliquem desvalorização profissional ou que constem do seu contrato de trabalho.

Artigo 41.º **Prestação de trabalho**

1. Durante o exercício das suas funções, os trabalhadores e funcionários públicos são identificados com um cartão de identificação, conforme a natureza de cada funcionária que integra no quadro pessoal dos funcionários.
2. São obrigados a respeitar os princípios da lealdade, honestidade, obediência, sigilo, isenção, assiduidade e pontualidade.

Secção IV **Dirigentes e Assessores**

Artigo 42.º **Cargos de chefia**

1. São cargos de direção ou de chefia do Conselho de Imprensa:
 - a. Cargo de direção: Diretor;
 - b. Cargo de chefia: Chefe de Departamento.
2. Os cargos de direção e chefia do Conselho de Imprensa são exercidos em comissão de serviço;
3. Os funcionários Conselho de Imprensa que recrutado ou nomeado em comissão de serviço conserva a sua posição na carreira no quadro de origem.
4. Cada Direção é, preferencialmente, dirigido por um Diretor, cujas funções, qualificações e competências são as descritas no Anexo IV.
5. Compete ao Diretor Executivo dirigir a Direção quando não houver Diretor e Chefe de Departamento.
6. O vencimento base do cargo de Diretor e o chefe de departamento correspondem ao Estatuto do Conselho de Imprensa e as demais legislações em vigor e têm direito a um complemento da um subsídio mensal de transporte. Conforme o Decreto-Lei N.º21/2021 de 10 de Novembro.

Artigo 43.º **Assessor**

1. Desde que assegurado o respetivo cabimento orçamental, o Conselho de Imprensa pode dispor de serviços e assessorias especializadas na área comunicação social ou outras áreas quando necessitam.
2. A contratação, a que se refere número anterior, é da competência do Plenário, que definirá as suas condições de trabalho, nomeadamente a remuneratória e a modalidade do horário de trabalho, nos termos do Decreto do Governo 6/2015, de 18 de novembro.
3. A contratação de trabalhador com funções de assessoria tem que ser realizada de forma transparente e competitiva.

Secção V
Retribuição e Atribuição Patrimonial

Artigo 44.º
Estrutura retributiva

1. O sistema de retribuições do Conselho de Imprensa visa assegurar, em termos de justiça e equidade, a retribuição dos seus trabalhadores, com vista a incentivar um desempenho profissional ao mais elevado nível de esforço e dedicação, bem como permitir o recrutamento de colaboradores de excelência, ponderadas as funções desempenhadas pelo Conselho de Imprensa e as condições de mercado de trabalho em entidades semelhantes.
2. A estrutura retributiva do Conselho de Imprensa corresponde ao Estatuto do Conselho de Imprensa e as demais legislações em vigor.
3. Os valores de vencimento dos assessores podem ser revistos e atualizados, conforme os valores aplicados para funções similares, em entidades semelhantes e/ou no mercado de trabalho, e ao desempenho do Conselho de Imprensa no ano anterior.

Artigo 45.º
Retribuição mensal

3. A retribuição mensal base do trabalhador corresponde ao Estatuto do Conselho de Imprensa e as demais legislações em vigor.
4. Para além do vencimento base, todos os trabalhadores do Conselho de Imprensa têm direito a um complemento a um subsídio mensal de transporte. Conforme o Decreto-Lei N.º 21/2021 de 10 de Novembro.

Artigo 46.º
Férias anuais e subsídio anual

1. O quadro de pessoal, o Diretor Executivo e os assessores têm direito a férias anuais remuneradas, cujo montante compreende o vencimento base mensal e demais prestações referidas neste Regulamento a que o trabalhador tenha direito.
2. O quadro de pessoal tem direito a subsídio anual de valor igual a um mês de retribuição base, a ser pago até ao dia 20 de dezembro de cada ano civil, conforme decisão do Governo, caso a mesma seja proferida.

Secção VI
Evolução Profissional

Artigo 47.º
Progressão na carreira

1. O trabalhador do Conselho de Imprensa goza o regime jurídico de promoção do pessoal das carreiras conforme a natureza dos funcionários que integra no Conselho de Imprensa.

2. Aplicação do regime de promoção é conforme do Estatuto do Conselho de Imprensa e as demais legislações aplicáveis no trabalho em funções pública.

Artigo 48.º
Avaliação Desempenho

1. A avaliação de desempenho dos trabalhadores do Conselho de Imprensa é avaliada conforme a natureza dos funcionários que integra no conselho de Imprensa.
2. O agente e funcionário público é avaliado nos termos dos Decreto-lei N.º 19/2011 de 8 de Junho.
3. A avaliação de desempenho dos trabalhadores que não é agente e funcionário público aplica-se o Decreto do Governo 6/2015, de 18 de novembro.

Artigo 49.º
Prémios de desempenho

1. Salvo legislação em contrário, por decisão do Plenário, pode ser atribuído ao trabalhador um prémio anual de natureza pecuniária ou não pecuniária de montante não superior a duas vezes o valor da retribuição base mensal, em função do resultado apurado na avaliação de desempenho reportada ao ano civil anterior.
2. O montante total dos encargos resultantes do disposto no número anterior não pode exceder o valor anualmente fixado no orçamento do Conselho de Imprensa.
3. O prémio anual, apenas pode ser processado, após conclusão da avaliação de desempenho, sendo um valor a parte do cálculo da licença anual e do subsídio anual.

Artigo 50.º
Formação

1. O Conselho de Imprensa assegura a adequada formação profissional dos seus funcionários com o objectivo de promover o respectivo desenvolvimento pessoal e a actualização dos conhecimentos técnico-profissionais necessários ao bom desempenho profissional.
2. A participação em acções de formação é obrigatória, sendo as faltas consideradas como faltas ao trabalho.
3. O Trabalhador deve participar de modo diligente nas acções de formação profissional que lhe sejam proporcionadas.

CAPÍTULO IV
INCOMPATIBILIDADES

Secção I
Regime de incompatibilidades

Artigo 51.º
Regime de incompatibilidades

Os trabalhadores do Conselho de Imprensa não podem, nos termos do artigo 28.º dos Estatutos do Conselho de Imprensa,

prestar trabalho ou outros serviços, realizados por si ou interposta pessoa, remunerados ou não, a empresas sujeitas a sua supervisão ou outras cuja atividade colida com as atribuições e competências do Conselho de Imprensa;

Artigo 52.º

Incompatibilidades e impedimentos no caso de contratados a termo certo

1. Aos contratados a termo certo pelo Conselho de Imprensa, relativamente aos quais existam conflitos de interesse, aplicam-se as incompatibilidades previstas no artigo anterior.
2. No momento da contratação é aferida a existência de conflitos de interesse, mediante a subscrição de uma declaração de inexistência de conflitos de interesses por parte do contratado.
3. Cabe ao Diretor, ao Chefe de Departamento, se aplicável, onde o contratado exerça a sua atividade, velar pelo permanente cumprimento do dever de respeito pelas obrigações estabelecidas nos números 1 e 2 anteriores.

**CAPÍTULO V
PRESTAÇÃO DO TRABALHO**

Secção I

Local de Trabalho

Artigo 53.º

Local de Trabalho

1. Os Trabalhadores desempenham as suas funções no local de trabalho contratualmente definido, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.
2. O local de trabalho pode ser temporário ou definitivamente alterado pelo Conselho de Imprensa sempre que se opere para outro órgão, serviço ou unidade orgânica situados no local de trabalho ou no da residência do Trabalhador ou, sempre que estes se localizem em Dili.
3. O local de trabalho pode ser temporário ou definitivamente alterado pelo Conselho de Imprensa fora dos casos previstos no número anterior desde que a alteração não provoque prejuízo sério ao Trabalhador, tendo em conta, entre outros, os custos e o tempo necessários às deslocações.

Artigo 54.º

Deslocações em serviço

1. O Trabalhador deve realizar as deslocações inerentes às suas funções ou indispensáveis à sua formação profissional, em Timor-Leste ou no estrangeiro.
2. Nos casos referidos no número anterior, podem ser abonadas ajudas de custo nos termos da Lei.

Secção II

**DURAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO TEMPO DO
TRABALHO**

Artigo 55.º

Período de funcionamento e de atendimento

1. O período de funcionamento das instalações da Sede do Conselho de Imprensa é das 8h00 às 17h30, com uma interrupção para o almoço das 12h30 às 14h00.
2. Os períodos de atendimento ao público no Conselho de Imprensa visam decorrer, nos dias úteis, entre as 8h30 e as 12h00 e as 14h30 as 17h00.

Artigo 56.º

Período normal de trabalho semanal e diário

1. O período normal de trabalho semanal é de quarenta horas.
2. O período normal de trabalho diário é de oito horas.
3. Salvo disposição legal ou contratual em contrário, o período normal de trabalho é interrompido, obrigatoriamente, por um intervalo de descanso de duração, não inferior, a uma hora, nem superior a duas, de modo a que o trabalhador não preste mais de cinco horas de trabalho consecutivas.
4. A semana de trabalho é de cinco dias, de segunda a sexta-feira, e os trabalhadores têm direito a dois dias de descanso semanal obrigatório.

Artigo 57.º

Horário de trabalho

3. Entende-se por horário de trabalho a determinação das horas de início e de termo do período normal de trabalho diário e do intervalo de descanso, bem como do descanso semanal;
4. O horário de trabalho delimita o período normal de trabalho diário e semanal;
5. O horário de trabalho é fixado no contrato de trabalho, podendo sofrer alterações pontuais, desde que previamente comunicadas e autorizadas pelo superior hierárquico.

Artigo 58.º

Competência para a definição dos regimes e horário de trabalho

Compete ao plenário do Conselho de Imprensa estabelecer os regimes de prestação de trabalho e respetivos horários, definir os períodos de funcionamento e de atendimento do Conselho de Imprensa, autorizar horários específicos, bem como eventuais adaptações aos mesmos, nos termos da lei.

Secção III
Horários de trabalho

Artigo 59.º
Modalidades de horário de trabalho

Na organização dos horários de trabalho, pode o Conselho de Imprensa adotar as seguintes modalidades de horários:

- a. Horário fixo;
- b. Horário flexível

Artigo 60.º
Horário fixo

1. Considera-se horário fixo aquele que, exigindo o cumprimento da duração semanal do trabalho, se reparte por dois períodos diários, com horas de entrada e de saída fixas, separados por um intervalo de descanso.
2. As horas de entrada e de saída são fixadas, para os trabalhadores com esta modalidade de horário, pelo Conselho de Imprensa.
3. No caso de apresentação do trabalhador ao serviço com atraso injustificado:
 - a) Sendo superior a sessenta (60) minutos, no início da prestação de trabalho diário, pode não ser aceite a prestação de trabalho durante todo esse dia;
 - b) Sendo superior a trinta (30) minutos, pode não ser aceite a prestação de trabalho durante essa parte do período normal de trabalho.
4. Os atrasos injustificados inferiores a uma hora podem não determinar a perda de retribuição, desde que o trabalhador os compense no mês a que respeitem.

Artigo 61.º
Horário flexível

1. Considera-se horário flexível o que permite aos trabalhadores gerir os seus tempos de trabalho, de acordo com as necessidades do serviço;
2. Na modalidade de horário flexível é obrigatória a prestação de trabalho dentro de cada um dos períodos seguintes, de presença obrigatória:
 - a) Período da manhã, das 10 horas às 12 horas e 30 minutos;
 - b) Período da tarde, das 14 horas e 30 minutos às 16 horas e 30 minutos.
3. A prestação de trabalho em horário flexível decorre entre as 8 horas e as 20 horas, devendo o trabalhador cumprir num mês, uma média diária de sete horas de trabalho.
4. O tempo de trabalho diário deve ser interrompido entre os dois períodos de presença obrigatória, por um intervalo para descanso, de duração não inferior a uma hora, nem superior a duas horas.

5. Não poderão ser prestadas, diariamente, mais de dez horas de trabalho, nem de seis horas de trabalho consecutivo, salvo casos excecionais, designadamente, para a realização de reuniões de trabalho, execução de trabalhos urgentes e outros de estrita necessidade e exigência do serviço, determinados pelo superior hierárquico.
6. O horário flexível não dispensa a presença diária do trabalhador no período da manhã e no período da tarde, a comparência a reuniões de trabalho para as quais tenha sido previamente convocado, bem como a presença para assegurar o desenvolvimento das atividades normais do Conselho de Imprensa, sempre que assim seja determinado pelo respetivo superior hierárquico.
7. Compete aos superiores hierárquicos a coordenação da prática do horário flexível, de forma a compatibilizar os direitos dos trabalhadores com o normal funcionamento dos respetivos serviços.

Artigo 62.º
Trabalho extraordinário

1. Considera-se trabalho extraordinário o trabalho prestado fora do horário de trabalho.
2. O trabalho extraordinário é regulado nos termos dos números seguintes, e em caso de não estiver regulamentado pelo presente regulamento, o Conselho de Imprensa decide aplicar regime geral do trabalho extraordinário em funções publica.
3. A prestação de trabalho extraordinário é admitida, dentro dos limites legalmente estabelecidos, desde que previamente autorizada pelo Conselho de Imprensa e quando se verifiquem as seguintes condições:
 - a) Necessidade de fazer face a acréscimo eventual e transitório de trabalho e não se justifique para tal a admissão de trabalhador;
 - b) Em caso de força maior, ou quando seja indispensável para prevenir ou reparar prejuízo grave para o funcionamento do Conselho de Imprensa;
 - c) Quando se revelar necessário para o cumprimento das atribuições e competência do Conselho de Imprensa.
4. O tempo despendido em formação profissional não se considera trabalho extraordinário.
5. A prestação de trabalho extraordinário, se determinada nos termos deste regulamento, é obrigatória, salvo quando, havendo motivos atendíveis, o trabalhador expressamente solicite dispensa para o efeito.
6. O trabalho extraordinário é pago nos termos previstos nos termos do artigo 6.º do Decreto-lei n.º 20/2010, de 1 de dezembro.
7. O registo do trabalho suplementar é aplicável o disposto no artigo 68.º, com as necessárias adaptações.

Secção IV
Faltas, Férias e Licenças

Artigo 63.º
Faltas

1. A falta do funcionário do Conselho de Imprensa pode ser justificada e injustificada.
2. Aplicação o regime falta mencionando no número anterior depende a natureza do funcionário do Conselho de Imprensa, o funcionário público e agente aplica-se regime falta que consta nos artigos 62º e 63 da Lei n.º 5/2009, de 15 de junho.
3. Para os funcionários com regime contrato termo certo aplica-se Decreto do Governo N.º 6/2015 de 18 de Novembro.

Artigo 64.º
Férias

1. Os funcionários e agentes que integra no quadro pessoal do Conselho de Imprensa tem direito a 20 dias úteis de férias por ano.
2. A marcação do período de férias deve ser efectuada através da intranet até 31 de Março.
3. As férias são autorizadas pelo Diretor Executivo, sob proposta do diretor da direcção, tendo em consideração a garantia do normal funcionamento dos serviços.
4. O mapa de férias deve ser publicado pelo Direcção do Recursos Humano no quadro serviços ou no website do Conselho de Imprensa.

Artigo 65.º
Licenças

Os funcionários e agentes que integra no quadro pessoal do Conselho de Imprensa tem direito de licenças conforme previsto no artigo 53.º Lei n.º 5/2009, de 15 de junho.

Secção V
Controlo de Assiduidade e Pontualidade dos Trabalhadores

Artigo 66.º
Deveres de assiduidade e pontualidade

1. Os deveres de assiduidade e pontualidade consistem, respetivamente, na obrigação de comparência regular e contínua ao serviço, nas horas que lhes forem designadas.
2. Nenhum trabalhador se pode ausentar do serviço durante o período de trabalho, salvo nos termos e autorizado pelo respetivo superior hierárquico.
3. A violação do disposto nos números anteriores origina a marcação de falta, de acordo com a legislação aplicável.

Artigo 67.º
Verificação da assiduidade e pontualidade

1. O cumprimento dos deveres de assiduidade e de pontuali-

dade, bem como do período normal de trabalho, é verificado por um sistema de registo automático e biométrico de presenças, de leitura de impressão digital do trabalhador, através de tecnologia de identificação biométrica, aprovado por deliberação do Conselho de Imprensa.

2. Compete aos superiores hierárquicos ou, na sua ausência, impedimento ou inexistência, a quem os substitua, o controlo e validação da assiduidade e pontualidade dos trabalhadores sob a sua dependência funcional, ficando igualmente responsabilizados pelo cumprimento do disposto no presente regulamento interno.

Artigo 68.º
Registo de presença

O registo da presença do quadro de pessoal é feito através da colocação de um dedo e marcação de um código numérico no sistema de leitura biométrica.

Artigo 69.º
Terminais de registo

O quadro de pessoal pode efetuar o registo biométrico das suas entradas e saídas em qualquer terminal existente nas instalações do Conselho de Imprensa.

Artigo 70.º
Forma de marcação de presenças

Os trabalhadores sujeitos a um horário de trabalho fixo ou flexível devem registar, obrigatoriamente, quatro marcações diárias, correspondendo aos seguintes períodos:

- a. Entrada nas instalações para o início da prestação diária de trabalho;
- b. Início de intervalo de descanso;
- c. Termo do intervalo de descanso;
- d. Saída das instalações, no final da prestação diária de trabalho.

Artigo 71.º
Sistema alternativo de verificação da assiduidade e pontualidade

Em caso de falha ou avaria do sistema automático de verificação e controlo da assiduidade e da pontualidade, o registo das presenças efetua-se mediante assinatura em folha de presenças disponibilizadas, para o efeito, pela direcção dos recursos humanos.

Artigo 72.º
Contabilização do tempo de trabalho

1. A contabilização do tempo de trabalho prestado mensalmente por cada trabalhador é efetuada pela direcção dos recursos humanos, com base nos registos informáticos e nas informações e justificações apresentadas pelos trabalhadores e validadas pelos respetivos superiores hierárquicos e justificadas pelo Conselho de Imprensa.

2. Cada superior hierárquico deve remeter à Direção dos Recursos Humanos, até ao dia 21 do mês a que disserem respeito, as informações e decisões relativas às irregularidades verificadas aos trabalhadores sob a sua dependência funcional, para processamento de vencimentos.
3. O disposto no número anterior abrange as justificações e informações respeitantes a quaisquer ausências.

Artigo 73.º
Ausência de registo

O trabalhador que, por lapso, não efetue o registo biométrico, deve justificar por escrito ao seu superior hierárquico a ocorrência, até ao final do dia útil seguinte, e este, por sua vez, informar à Direção dos Recursos Humanos, sob pena de ser considerada ausência ao serviço a inexistência de registo biométrico.

Artigo 74.º
Irregularidade no registo

1. As irregularidades nos registos de presença, resultantes de avaria ou de deficiência do sistema, quando comprovada a normal comparência do trabalhador em causa, são assinaladas pelo superior hierárquico, nos termos do artigo anterior.
2. Compete aos trabalhadores colaborar na aplicação das normas respeitantes ao registo da assiduidade e pontualidade, incluindo a comunicação à Direção dos Recursos Humanos de qualquer avaria ou anomalia que se verifique no uso do respetivo equipamento.

Artigo 75.º
Uso indevido do registo

1. O uso fraudulento do sistema de registo biométrico ou a subversão do princípio da personalidade do registo de marcações determinam a qualificação da conduta subjacente como infração, passível de processo de âmbito disciplinar.
2. A deterioração ou inutilização dos terminais constitui o responsável, ou responsáveis, no dever de indemnizar o Conselho de Imprensa no montante dos prejuízos causados.

Artigo 76.º
Direito à informação

Os trabalhadores têm direito a ser informados sobre quaisquer registos na sua assiduidade e pontualidade, bem como sobre quaisquer outros elementos constantes dos respetivos processos individuais.

CAPÍTULO VI
RESPONSABILIDADE E ESTATUTO DISCIPLINAR

Artigo 77.º
Responsabilidade do pessoal do Conselho de Imprensa

Os trabalhadores do Conselho de Imprensa respondem

financeira, civil, criminal e disciplinarmente pelos atos e omissões que pratiquem, no exercício das suas funções, nos termos da Constituição e da lei.

Artigo 78.º
Deveres dos trabalhadores

1. Sem prejuízo de outros deveres previstos no Código de Trabalho e demais legislação aplicável são, em especial, deveres dos trabalhadores perante o Conselho de Imprensa:
 - a) Cumprir as disposições da lei, do presente regulamento interno, bem como as constantes de normas internas que lhe derem execução;
 - b) Atuar no exercício das suas funções, com isenção e independência;
 - c) Dar conhecimento, através da hierarquia, das deficiências que verifiquem e que possam afetar o regular funcionamento dos serviços;
 - d) Respeitar os restantes trabalhadores;
 - e) Atuar com consideração pelo dever de urbanidade e correção, seja no relacionamento com os restantes trabalhadores ou outras pessoas ao serviço do Conselho de Imprensa, seja no relacionamento com quaisquer pessoas que contactem por virtude do exercício de funções.
2. O trabalhador em exercício de funções de direção e chefia tem, ainda, os seguintes deveres específicos:
 - a) Promover a eficiência e a racionalização dos serviços, propondo e adotando as medidas adequadas;
 - b) Cooperar com os demais trabalhadores em exercício de funções de chefia, no sentido de que os objetivos do Conselho de Imprensa sejam prosseguidos com eficácia e economia de meios;
 - c) Planear e programar as respetivas atividades e promover a distribuição das tarefas pelos trabalhadores que dirige em moldes equitativos;
 - d) Velar, no âmbito da respetiva área de direção, para que o trabalho seja executado com zelo e diligência;
 - e) Garantir a aplicação, correta execução e cumprimento dos padrões de qualidade determinados para o funcionamento dos serviços do Conselho de Imprensa;
 - f) Habilitar, com isenção, imparcialidade e justiça, o Conselho de Imprensa com os elementos de avaliação do desempenho dos trabalhadores que dirige.

Artigo 79.º
Poder disciplinar

O Conselho de Imprensa tem poder disciplinar sobre os trabalhadores ao seu serviço.

Artigo 80.º

Instauração e instrução de processos disciplinares

1. O inquérito de natureza disciplinar é iniciado por despacho do Presidente do Conselho de Imprensa e correm nos Recursos Humanos.
2. O Diretor Executivo e/ou o diretor da Direção são os responsáveis por anotar todo o comportamento do quadro de pessoal passível de sanção disciplinar.
3. Após receção da informação constante do número anterior, anexada ao despacho do Presidente, os recursos humanos abrem o respetivo inquérito e podem, sempre que necessário, pedir apoio jurídico à Direção de Apoio Jurídico e Supervisão.
4. Depois da fase de inquérito, os recursos humanos apresentam o respetivo relatório ao Diretor Executivo para apresentar na reunião do Plenário seguinte, para os membros decidirem ou sobre o envio do relatório para abertura do processo disciplinar pela Comissão da Função Pública, ou deliberarem no sentido de os recursos humanos elaborarem a nota de culpa.
5. O envio do processo disciplinar para a Comissão da Função Pública é obrigatório no caso dos funcionários públicos; nos restantes casos, sempre que o Plenário achar útil poderá delegar o seu poder disciplinar na Comissão da Função Pública.
6. Nas situações em que o processo foi enviado para a Comissão da Função Pública, ao receber o parecer daquela entidade, o Presidente tomará a decisão final, dentro dos prazos legais, sobre a culpa ou absolvição do trabalhador, e sobre a pena a aplicar, quando for esse o caso.
7. Nas situações em que o processo seguiu termos unicamente no Conselho de Imprensa, os recursos humanos devem notificar o trabalhador da nota de culpa, dando-lhe prazo para defesa, nunca inferior a 10 dias úteis.
8. Após decorrido o tempo de defesa enunciado no número anterior, o Presidente do Conselho de Imprensa deve tomar a decisão final dentro dos prazos legais.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 81.º

Norma revogatória

E revogado o Regulamento interno sobre Regulamento Interno N.º 1/2019 de 15 de Novembro, sobre a Organização e Funcionamento do Conselho de Imprensa e aprovação Regulamento interno N.º 1/2023 de Maio por deliberação do plenário do Conselho Imprensa N.º 5/2023 de Maio.

Artigo 82.º

Publicidade

1. O Presente Regulamento deve ser disponibilizado em texto atualizado e consolidado para consulta no website do Conselho de Imprensa.

2. A estrutura orgânica do Conselho de Imprensa e divulgada no website do Conselho de Imprensa.

Artigo 83.º

Disposições finais

1. Qualquer decisão que não esteja regulamentada no presente diploma deve ser considerada e decidida pelo Plenário.
2. O presente regulamento interno é distribuído a todos os trabalhadores e contratados ao serviço do Conselho de Imprensa.
3. O presente regulamento interno entra em vigor imediata após de publicação no Jornal da República.

Díli, 5 de Junho de 2023.

O Conselho de Imprensa,

Otélío Ote

Presidente

Amito Araújo

Membro

Benevides Correia Barros

Membro

Expedito Loro Dias Ximenes

Membro

Francisco Belo Simões da Costa

Membro

Anexo I

Logo Tipo



Anexo II
Organograma



OFFICIAS

ANEXO III



**DECLARAÇÃO DE CONFIDENCIALIDADE E SIGILO
(ARTIGO 10.º DECRETO-LEI N.º 25/2015, DE 5 DE AGOSTO)**

Pela presente declaração, _____, convidado a participar na reunião do Conselho de Imprensa em ___/___/_____, se obriga à manter o mais absoluto sigilo com relação a toda e qualquer informação a que tiver acesso durante a sua participação na reunião, comprometendo-se a não revelar, reproduzir, divulgar, utilizar ou dar conhecimento, seja de forma escrita ou verbal, ou, por qualquer outra forma, os dados, informações e materiais obtidos com a sua participação.

Esta declaração tem por intuito evitar a divulgação e a utilização das informações confidenciais trocadas durante a reunião.

Díli, __ de _____ de _____.

Assinatura: _____

ANEXO V



DESCRIÇÃO DAS FUNÇÕES DE DIREÇÃO E CHEFIA

1 - Diretor

Funções	Qualificações	Competências
<ul style="list-style-type: none"> - Orientar, coordenar e controlar o funcionamento da respetiva direção, garantindo a qualidade técnica dos atos praticados; - Assegurar a elaboração e implementação e apresentar proposta de plano de atividades ao Plenário; - Monitorizar a execução do orçamento do serviço, propondo a sua revisão e correção; - Assegurar a análise dos indicadores de gestão do serviço realizando ações corretivas ou preventivas de acordo com os resultados obtidos e propor alterações ou a criação de novos indicadores; - Garantir a resposta atempada a solicitações em termos de informação, interpretando-a e assegurando fiabilidade da mesma, incluindo todos os dados que, de uma forma regular ou não, são necessários para a gestão global do Conselho de Imprensa, assegurando que o Plenário possui toda a informação necessária à tomada de decisão; - Gerir os recursos humanos e materiais atribuídos ao serviço, garantindo a prossecução da estratégia definida pelo Plenário, sendo responsável pela motivação e envolvimento de todos os colaboradores do serviço que dirige; - Assegurar a avaliação das necessidades de formação dos colaboradores do serviço; - Assegurar o controlo do serviço não conforme e definição e 	<ul style="list-style-type: none"> - Técnico Superior de grau A ou B, ou equivalente, e/ou experiência no desempenho de funções de gestão de projetos; - Bons conhecimentos de Informática na Ótica do Utilizador; - Bons conhecimentos de técnicas e ferramentas de gestão de projetos; - Conhecimento do funcionamento geral do Conselho de Imprensa. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aderir à visão geral do Conselho de Imprensa, comunicá-la e fornecer direção; - Prever obstáculos e as potenciais oportunidades no Conselho de Imprensa e preparar ações de resposta efetiva; - Ser persistente na promoção dos objetivos estratégicos do Conselho de Imprensa junto dos colaboradores e das outras instituições; - Possuir uma ampla visão para assegurar a realização dos resultados esperados pelo Conselho de Imprensa; - Prestar aconselhamento com uma visão e ideias relevantes, inclusivas e coerentes com as prioridades do Plenário; - Desenvolver estratégias e planos que assegurem a implementação da visão da direção a longo prazo, em sincronização com a visão adotada pelas outras direções; - Garantir a correta implementação do sistema e procedimentos adequados para cumprir com o plano anual; - Monitorizar e avaliar efetivamente o progresso, processos e alcance dos resultados; - Fazer os ajustes e correções apropriadas ao plano anual; - Comunicar e avaliar regularmente a realização das prioridades da direção e do Conselho de Imprensa; - Ser um exemplo no local de trabalho, promover uma cultura adequada às aspirações,

implementação de ações corretivas ou preventivas;

- Acompanhar evoluções legislativas ou normativas assegurando o seu cumprimento no que respeitar às funções do serviço respetivo;
- Acompanhar a evolução do sector da comunicação social e do conhecimento da tecnologia relacionados com as funções do serviço;
- Prestar apoio ao Plenário em matéria de gestão estratégica e desenvolvimento organizacional;
- Apoiar, quando se justifique, a avaliação técnica e económica de propostas que visem a introdução de melhorias nos processos do Conselho de Imprensa;
- Assegurar a articulação de processos entre serviços;
- Assegurar o bom relacionamento com entidades externas;
- Assegurar a existência de um arquivo dos documentos relevantes para o serviço devidamente organizado.
- Colaborar no sistema de informação do Conselho de Imprensa.

interesses, preferências e necessidades do Conselho de Imprensa;

- Garantir o cumprimento dos requisitos legais e dos regulamentos do Conselho de Imprensa na prestação de serviços;
- Assegurar a inclusão e igualdade na elaboração do plano de trabalho;
- Definir critérios e indicadores relevantes para avaliar o progresso de implementação do serviço da direção;
- Ajustar, adequadamente, o plano de trabalho e antecipar, criativamente, potenciais problemas;
- Assegurar o acesso e partilhar informações, para melhorar e aumentar o conhecimento dos colaboradores sobre a gestão estratégica do Conselho de Imprensa;
- Maximizar a utilização das potencialidades das tecnologias de informação e comunicação, para melhorar a prestação de serviços;
- Assegurar a qualidade dos serviços da direção e recomendar melhorias;
- Prestar uma adequada atenção aos detalhes relativos ao serviço, para assegurar a qualidade de prestação de serviços;
- Promover medidas de prevenção e resolução de conflitos dentro da instituição;
- Estar recetivo ao aconselhamento e disponível para mediar divergências dentro da direção;
- Gerir questões complexas e mitigar os potenciais conflitos que ameaçam os resultados importantes do serviço e as relações com as entidades relevantes;
- Promover um modelo de utilização dos recursos que seja eficiente, eficaz, transparente e responsável;
- Promover um ambiente de trabalho cooperativo, produtivo,

		<p>com ética e moral, saudável e seguro, na própria instituição e entre instituições;</p> <ul style="list-style-type: none">- Appreciar, reconhecer e valorizar a contribuição pessoal e da equipa, formal e informalmente;- Demonstrar firmeza e convicção, com provas adequadas, que permitam atenuar as divergências;- Apresentar as divergências de ideias com clareza, autoconfiança e responsabilidade;- Utilizar o conhecimento para o reforço do trabalho em equipa;- Liderar através do exemplo e segundo altos padrões de profissionalismo e imparcialidade;- Representar sempre o Conselho de Imprensa com profissionalismo, em todas as atividades;- Ter a capacidade de autocritica, de modo a identificar os pontos fortes e as fraquezas existentes;- Ser exemplar e criar um ambiente participativo e inclusivo no processo de desenvolvimento profissional,- Procurar melhorar o seu próprio desempenho, através de uma retroação regular.
--	--	---

2 - Chefe de Departamento

Funções	Qualificações	Competências
<ul style="list-style-type: none"> - Controlar o funcionamento do departamento, garantindo a qualidade técnica dos atos praticados; - Assegurar a elaboração e implementação e apresentar proposta de plano de atividades ao Plenário; - Monitorizar a execução do orçamento do departamento, propondo a sua revisão e correção; - Assegurar a análise dos indicadores de gestão do departamento realizando ações corretivas ou preventivas de acordo com os resultados obtidos e propor alterações ou a criação de novos indicadores; - Garantir a gestão de recursos humanos e assumir a responsabilidade pela coordenação da equipa do departamento, se aplicável; - Assegurar a avaliação das necessidades de formação dos colaboradores do departamento, se aplicável; - Garantir o cumprimento dos objetivos estabelecidos para o departamento, de acordo com as orientações estratégicas emanadas do Plenário; - Responsabilizar-se pelas melhores opções técnicas para o desenvolvimento dos trabalhos que se encontrem atribuídos ao departamento, garantindo a qualidade técnica dos atos praticados; - Responsabilizar-se pela preparação, distribuição e reporte da informação necessária e dos resultados ao Plenário; - Assegurar o bom relacionamento com as entidades externas; - Assegurar a existência de um arquivo dos documentos relevantes para o serviço devidamente organizado; - Colaborar no sistema de 	<ul style="list-style-type: none"> - Técnico Superior de grau B ou C, ou equivalente, e/ou experiência no desempenho de funções de gestão de projetos; - Bons conhecimentos de Informática na Ótica do Utilizador; - Bons conhecimentos de técnicas e ferramentas de gestão de projetos; - Conhecimento do funcionamento geral do Conselho de Imprensa. 	<ul style="list-style-type: none"> - Articular e promover claramente a importância da contribuição dos colaboradores, para alcançar os objetivos do Conselho de Imprensa; - Traçar metas estratégicas operacionais, para o departamento; - Monitorizar e assegurar o alinhamento do serviço, com o plano anual, a visão e os valores do Conselho de Imprensa; - Compreender e cumprir o rumo do departamento, que seja coerente com as prioridades da instituição, considerando o desenvolvimento económico, social, político, ambiental e tecnológico; - Traçar planos de resposta para situações imprevistas; - Apresentar aos superiores as questões, que não for possível solucionar ao nível do departamento; - Avaliar de que forma o trabalho diário do departamento contribui para o alcance das metas globais do Conselho de Imprensa; - Delegar o serviço e autoridade, segundo a competência e capacidade dos subordinados, para assegurar o sentido de pertença e responsabilidade na implementação das metas e dos planos de serviço do Conselho de Imprensa; - Considerar os impactos individuais cumulativos, das mudanças sociais, culturais, estruturais, económicas, tecnológicas, no serviço e na ética, no seio do departamento, quando inspira, influencia e motiva os colaboradores; - Gerir com eficiência e eficácia, as reuniões e a interação da equipa; - Comunicar aos colaboradores, os planos de ação, com transparência e honestidade;

informação do Conselho de Imprensa.

- Tomar decisões com base nos dados, fatos, procedimentos legais e legislação;
- Prestar atenção aos potenciais riscos e às consequências das decisões;
- Assumir a responsabilidade pelas decisões tomadas;
- Procurar soluções e orientações quando surgem situações complexas;
- Considerar os dados e informação provenientes de várias fontes, incluindo as opiniões dos peritos ou pesquisadores, de modo a reforçar a informação existente no departamento;
- Consolidar os conhecimentos, seguir a legislação, procedimentos e regras do Conselho de Imprensa, relevantes ao serviço;
- Apoiar a definição de critérios, padrões de qualidade, guias e procedimentos;
- Monitorizar e avaliar regularmente a implementação das atividades e manter o superior hierárquico informado;
- Acompanhar com responsabilidade as atividades, de modo a garantir a qualidade dos resultados do trabalho e ações implementadas;
- Assegurar a realização do serviço, com atenção a todos os aspetos e rever o trabalho realizado;
- Monitorizar a qualidade e o comportamento dos colaboradores em cada serviço, de modo a assegurar que todas as atividades respeitem a legislação e os procedimentos;
- Apresentar num contexto apropriado, os pontos de vista, as necessidades e os diferentes problemas enfrentados no dia-a-dia pelo departamento;
- Ouvir, atentamente, todas as opiniões, para resolver e evitar conflitos e promover a compreensão mútua;
- Assegurar a utilização dos recursos com eficiência, eficácia e responsabilidade, para a melhoria

da qualidade do programa, dos procedimentos e dos serviços prestados;

- Ter capacidade de tomar decisões, para responder a situações imprevistas, cumprindo as regras legais e priorizando os interesses do Conselho de Imprensa;

- Fomentar a participação dos colaboradores nas atividades de formação e de desenvolvimento profissional;

- Supervisionar o comportamento, atitude, aptidão e desempenho dos colaboradores;

- Apresentar, logicamente e com convicção, as propostas de serviço, segundo os princípios de economia, eficiência, eficácia e responsabilidade;

- Ter capacidade de comunicação, para encontrar soluções aceitáveis, que salvaguardem os interesses do Conselho de Imprensa;

- Demonstrar consistência no cumprimento dos deveres e aplicação das normas regulamentares internas, em todas as situações e condições;

- Trabalhar de forma persistente, segundo as regras legais, os princípios e valores do Conselho de Imprensa;

- Demonstrar lealdade à estrutura hierárquica, de modo a promover a agenda do Conselho de Imprensa;

- Demonstrar maturidade face às críticas e pressões;

- Demonstrar esforço, dedicação, coragem e energia, perante potenciais desafios;

- Ouvir regularmente todas as opiniões;

- Avaliar o seu próprio comportamento, para melhorar o seu desempenho progressiva e consistentemente.