Sexta-feira, 16 de outubro de 2020 **II Série-A — Número 20**

DIÁRIO
da Assembleia da República

XIV LEGISLATURA 2.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2020-2021)

S U M Á R I O

Decreto da Assembleia da República n.º 80/XIV: (a)
Nona alteração à Lei n.º 37/81, de 3 de outubro, que aprova a Lei da Nacionalidade.

Resolução:
Aprova o Acordo sobre serviços aéreos entre a República Portuguesa e a República da Maurícia, assinado em Port Louis, em 14 de setembro de 2017.

Projetos de Lei (n.os 558, 559 e 569 a 572/XIV/2.ª):
N.º 558/XIV/2.ª (Estende o regime de falta para assistência à família aos animais de companhia):
— Alteração do texto inicial do projeto de lei.
N.º 559/XIV/2.ª (Alarga o regime de faltas por motivo de falecimento de cônjuge, parente ou afim e garante o direito ao luto por falecimento de animal de companhia):
— Alteração do texto inicial do projeto de lei.
N.º 569/XIV/2.ª (PEV) — Cria o apoio de deslocalização a atribuir a professores.
N.º 570/XIV/2.ª (PSD) — Imposição transitória da obrigatoriedade do uso de máscara em espaços públicos:
— Texto inicial do projeto de lei.
— Alteração do texto inicial do projeto de lei.
N.º 571/XIV/2.ª (BE) — Alarga a proteção conferida pela prestação social para a inclusão (quarta alteração ao Decreto-Lei n.º 126-A/2017, de 6 de outubro).
N.º 572/XIV/2.ª (PCP) — Determina as circunstâncias em que é permitida a inseminação *post mortem* e altera a Lei n.º 32/2006, de 26 de julho, relativa à procriação medicamente assistida.

Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.ª (Aprova o Orçamento do Estado para 2021): (b)
— Alteração do texto inicial de Elementos Informativos e Complementares.

Projeto de Resolução n.º 732/XIV/2.ª (PAR):
Suspensão do prazo de funcionamento da Comissão Eventual de Inquérito Parlamentar à atuação do Estado na atribuição de apoios na sequência dos incêndios de 2017 na zona do Pinhal Interior durante o período de apreciação do Orçamento do Estado para 2021.

Projeto de Deliberação n.º 11/XIV/2.ª (PAR):
Suspensão dos trabalhos das Comissões Parlamentares durante o Processo Orçamental.

(a) Publicado em suplemento.
(b) Publicado em 2.º Suplemento.

RESOLUÇÃO

APROVA O ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DA MAURÍCIA, ASSINADO EM PORT LOUIS, EM 14 DE SETEMBRO DE 2017

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea *i*) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República da Maurícia, assinado em Port Louis, em 14 de setembro de 2017, cujo texto, nas versões autenticadas nas línguas portuguesa e inglesa, se publica em anexo.

Aprovada em 26 de outubro de 2018.

O Presidente da Assembleia da República, Eduardo Ferro Rodrigues.

Anexos

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DA MAURÍCIA

A República Portuguesa e a República da Maurícia doravante designadas as «Partes» e, no singular, a «Parte»:

Reconhecendo a importância do transporte aéreo como um meio de criar e preservar a amizade, entendimento e cooperação entre os povos dos dois países;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades no transporte aéreo internacional, de forma a promover o comércio e o turismo entre os dois países e também a nível global;

Desejando concluir um Acordo, com o objetivo de estabelecer serviços aéreos entre e para além dos seus territórios;

Desejando assegurar o mais elevado grau de segurança aérea e de segurança da aviação civil nos serviços aéreos internacionais e reafirmando a sua preocupação com atos e ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em causa a segurança de pessoas e bens; e

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

acordam o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

1 — Para efeitos do presente Acordo, salvo se o contexto exigir que seja de outra forma:

a) O termo «autoridades aeronáuticas» significa, no caso da República da Maurícia, o Ministro responsável pela aviação civil ou qualquer pessoa ou entidade autorizada a exercer determinadas funções relacionadas com este Acordo e, no caso da República Portuguesa, a Autoridade Nacional de Aviação Civil ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar funções, relacionadas com este Acordo, atualmente exercidas pelas referidas autoridades;

b) O termo «serviços acordados» significa serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo, destinados ao transporte de passageiros, bagagem, carga e correio, em conformidade com a capacidade acordada;

c) O termo «Acordo» significa este Acordo, o seu Anexo, e quaisquer emendas aos mesmos;

d) Os termos «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aéreo» e «escala para fins não comerciais» têm o significado que lhes é atribuído no artigo 96.º da Convenção;

e) O termo «capacidade» significa a quantidade de serviços oferecidos, ao abrigo deste Acordo, normalmente avaliado em número de voos (frequências) ou número de lugares ou toneladas de carga oferecidos num mercado (par de cidades ou de país a país) ou numa rota, durante um determinado período de tempo, seja diário, semanal, sazonal ou anual;

f) O termo «Convenção» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, adotada ao abrigo dos seus artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses Anexos e emendas tenham sido adotados por ambas as Partes;

g) O termo «empresa(s) de transporte aéreo designada(s)» significa uma ou mais empresas de transporte aéreo designadas e autorizadas em conformidade com o artigo 4.º deste Acordo;

h) O termo «transporte aéreo intermodal» significa transporte público efetuado por aeronaves e por um ou mais meios de transporte de superfície de passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, efetuado mediante remuneração ou em regime de fretamento;

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

j) O termo «território» tem o significado que lhe é atribuído no artigo 2.º da Convenção;

k) O termo «taxas de utilização» significa as taxas aplicadas às empresas de transporte aéreo pelas autoridades competentes, ou por estas autorizadas, para a utilização de propriedade ou instalações aeroportuárias, ou de instalações de navegação aérea, ou instalações ou serviços de segurança da aviação civil, incluindo os serviços e instalações conexas, destinados a aeronaves, sua tripulação, passageiros e carga;

l) O termo «Tratados UE» significa o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;

2 — O Anexo a este Acordo é considerado parte integrante do mesmo e todas as referências ao Acordo ser-lhe-ão aplicáveis, salvo se for expressamente previsto de outro modo.

Artigo 2.º

Aplicabilidade da Convenção

As disposições deste Acordo estão sujeitas às disposições da Convenção, na medida em que essas disposições sejam aplicáveis aos serviços aéreos internacionais.

Artigo 3.º

Concessão de direitos

1 — Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos, de forma a permitir a exploração de serviços aéreos internacionais regulares pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte:

a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;

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

c) O direito de aterrar no território da outra Parte, em pontos especificados das rotas acordadas no Anexo a este Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar passageiros e/ou carga, incluindo correio, sujeito às condições especificadas no referido Anexo.

2 — Nenhuma disposição deste Artigo deverá ser interpretada como conferindo às empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte o direito de proceder, no território da outra Parte, ao embarque de passageiros e/ou carga, incluindo correio, transportado contra remuneração, destinado a outro ponto no território dessa outra Parte.

3 — Os direitos especificados nas alíneas *a*) e *b*) do n.º 1 deste artigo, devem ser concedidos por cada Parte a uma empresa de transporte aéreo da outra Parte, mesmo que não seja uma empresa de transporte aéreo designada.

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

Artigo 4.º

Designação e autorização de exploração das empresas

1 — Cada Parte tem o direito de designar, por escrito e através de canais diplomáticos, uma ou mais empresas de transporte aéreo, com o propósito de explorar os serviços aéreos acordados nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo, e a alterar ou substituir ou revogar tais designações, também por escrito e através de canais diplomáticos.

2 — Após a receção da designação e das solicitações da empresa de transporte aéreo designada, no formato estabelecido para as autorizações operacionais e permissões técnicas, as autoridades aeronáuticas da outra Parte deverão, no prazo procedimental mínimo, sujeito ao disposto no n.º 3 deste artigo, conceder à empresa de transporte aéreo designada, em conformidade com o n.º 1 deste artigo, a apropriada autorização de exploração, desde que:

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

i) Esta se encontre estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE e seja titular de uma Licença de Exploração válida em conformidade com o direito da União Europeia; e

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

iii) A empresa de transporte aéreo seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada pelos Estados-Membros da UE ou da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados;

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República da Maurícia:

i) A empresa de transporte aéreo se encontre constituída no território da República da Maurícia e a sua propriedade substancial e controlo efetivo sejam detidos pela República da Maurícia ou pelos seus nacionais;

ii) A empresa de transporte aéreo seja titular de uma Licença de Serviços Aéreos e de um Certificado de Operador Aéreo emitidos pela autoridade competente da República da Maurícia; e

iii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo designada seja exercido e mantido pela República da Maurícia, responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo;

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

3 — Quando uma empresa de transporte aéreo tiver sido designada e autorizada, em conformidade com este artigo, poderá operar os serviços aéreos acordados para os quais foi designada, desde que cumpra com todas as disposições aplicáveis deste Acordo.

Artigo 5.º

Recusa, revogação, suspensão e limitação de direitos

1 — Cada Parte tem o direito de recusar, revogar, suspender ou de limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas de uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte quanto aos direitos especificados no artigo 3.º deste Acordo, ou de sujeitar o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias, quando:

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

i) Esta não se encontre estabelecida no território da República Portuguesa nos termos dos Tratados da UE ou não for titular de uma Licença de Exploração válida, em conformidade com o direito da União Europeia; ou

ii) O controlo efetivo de regulação da empresa designada não seja exercido ou mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo, ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação; ou

iii) A empresa de transporte aéreo não seja detida, diretamente ou através de posse maioritária, ou não seja efetivamente controlada por Estados-Membros da UE ou por Estados da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados;

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República da Maurícia:

i) A empresa de transporte aéreo não se encontre constituída no território da República da Maurícia e a sua propriedade substancial e controlo efetivo não sejam detidos pela República da Maurícia ou pelos seus nacionais; ou

ii) A empresa de transporte aéreo não seja titular de uma Licença de Serviços Aéreos e de um Certificado de Operador Aéreo emitidos pela autoridade competente da República da Maurícia; e

iii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo designada não seja exercido e mantido pela República da Maurícia, responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo;

c) No caso da empresa de transporte aéreo designada não se encontrar habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação normalmente aplicada à operação de serviços aéreos internacionais, pela Parte que aprecia a ou as candidaturas; ou

d) No caso dessa empresa de transporte aéreo designada não cumprir com a legislação da Parte que concede a autorização ou permissão; ou

e) No caso da empresa de transporte aéreo designada deixar de operar os serviços acordados de acordo com as condições estabelecidas neste Acordo e no seu Anexo.

2 — A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no n.º 1 deste artigo seja essencial para evitar novas infrações às leis ou disposições deste Acordo, esse direito apenas deverá ser exercido após a realização de consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte, em conformidade com o artigo 21.º

Artigo 6.º

Aplicação de legislação e procedimentos

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

2 — A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência, em trânsito ou à partida do seu território de passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave, tais como as formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controlo sanitário, serão cumpridos pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, por ou em nome desses passageiros, tripulações, ou dos titulares da bagagem, carga e correio aquando da entrada, saída ou permanência no território dessa Parte.

3 — A legislação e procedimentos referidos neste artigo deverão ser os mesmos que os aplicáveis às aeronaves das suas próprias empresas de transporte aéreo, que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

Artigo 7.º

Trânsito direto

Passageiros, bagagem e carga em trânsito direto através do território de uma Parte e que não abandonem a área do aeroporto reservada a esse fim serão sujeitos apenas a um controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança destinada a fazer face a uma ameaça de interferência ilícita, tal como violência, pirataria aérea e a medidas ocasionais de combate ao tráfico ilícito de drogas. A bagagem e a carga em trânsito direto deverão estar isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos similares.

Artigo 8.º

Reconhecimento de certificados e licenças

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

2 — O n.º 1 também se aplica com respeito a uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da UE.

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

Artigo 9.º

Segurança aérea

1 — Cada Parte pode solicitar, a qualquer momento, consultas sobre os padrões de segurança adotados em quaisquer áreas relacionadas com a tripulação, aeronave ou com as condições da sua operação adotadas pela outra Parte. Tais consultas deverão realizar-se no prazo de trinta (30) dias a contar desse pedido.

2 — Se, em consequência dessas consultas, uma Parte concluir que a outra Parte não mantém nem aplica efetivamente padrões de segurança, pelo menos, iguais aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção, em qualquer destas áreas, a primeira Parte deve notificar a outra Parte dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas corretivas. A não aplicação pela outra Parte das medidas adequadas, no prazo de quinze (15) dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do artigo 5.º («Recusa, revogação, suspensão e limitação de direitos») deste Acordo.

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

4 — Se, em consequência desta inspeção na plataforma de estacionamento ou de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento surgirem:

a) Sérias suspeitas de que uma aeronave, ou de que as condições de operação de uma aeronave, não cumpre os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção; ou

b) Sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança aérea estabelecidos pela Convenção;

a Parte que efetuou a inspeção é livre de concluir, para os efeitos do artigo 33.º da Convenção, que os requisitos sob os quais os certificados ou as licenças são emitidos ou validados para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos de operação da aeronave, não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

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

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

7 — Qualquer ação empreendida por uma Parte de acordo com os n.os 1, 2 e 6 deste artigo, deverá ser interrompida assim que o fundamento para essa ação deixe de existir.

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

Artigo 10.º

Segurança da aviação civil

1 — Em conformidade com os seus direitos e obrigações decorrentes do direito internacional, as Partes reafirmam que a sua obrigação mútua de protegerem a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo.

2 — Sem limitar ou derrogar a generalidade dos seus direitos e obrigações decorrentes do direito internacional, as Partes deverão, em especial, agir em conformidade com o disposto:

a) Na Convenção relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963;

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

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

d) E na Convenção relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos para fins de Deteção, adotada em Montreal, em 1 de março de 1991.

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

4 — Nas suas relações mútuas, as Partes deverão agir em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional denominadas Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, na medida em que estas disposições sobre segurança da aviação se apliquem a ambas as Partes. Estas deverão exigir que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território ou os operadores de aeronaves que nele tenham o seu estabelecimento principal ou a sua residência permanente ou, no caso da República Portuguesa, que os operadores de aeronaves estabelecidos no seu território nos termos dos Tratados da União Europeia e detentores de Licenças de Exploração válidas em conformidade com o direito da UE, e que os operadores de aeroportos situados no seu território ajam em conformidade com as referidas disposições relativas à segurança da aviação aplicáveis a ambas as Partes.

5 — Cada Parte concorda que se exija a esses operadores de aeronaves que cumpram as disposições relativas à segurança da aviação, referidas no n.º 4 deste artigo, impostas pela outra Parte para a entrada, permanência ou saída do território dessa outra Parte. Para a partida de, bem como permanência, no território da República Portuguesa, exige-se que os operadores de aeronaves cumpram as disposições relativas à segurança da aviação em conformidade com o direito da UE. Cada Parte deverá assegurar, no seu território, a aplicação efetiva de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e aprovisionamentos, antes ou durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também deverá considerar favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de medidas especiais de segurança razoáveis para fazer face a uma ameaça concreta.

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

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

Artigo 11.º

Isenção de direitos aduaneiros e outros encargos

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

2 — Deverão ser igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e impostos, com exceção dos encargos relativos aos serviços prestados:

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

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

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

3 — Pode ser requerido que todos os artigos referidos no n.º 2 deste artigo sejam mantidos sob vigilância ou controlo aduaneiro.

4 — O equipamento normal de bordo, bem como os materiais e provisões existentes a bordo das aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas de qualquer das Partes só podem ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades aduaneiras dessa Parte. Nesses casos, podem ser colocados sob vigilância das referidas autoridades até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de acordo com a legislação aduaneira.

5 — As isenções previstas neste artigo deverão também ser possíveis nos casos em que as empresas de transporte aéreo designadas de qualquer das Partes tenham estabelecido arranjos com outra empresa ou empresas de transporte aéreo para o empréstimo ou a transferência, no território da outra Parte, dos produtos especificados nos n.ºs 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra ou essas outras empresas beneficiem igualmente das mesmas isenções dessa outra Parte.

6 — Nada neste Acordo deverá impedir a República Portuguesa de aplicar, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa de transporte aéreo designada pela República da Maurícia que opere entre um ponto situado no território da República Portuguesa e outro ponto situado no território da República Portuguesa ou no território de outro Estado-Membro da UE.

Artigo 12.º

Taxas de utilização

1 — Cada Parte pode impor ou permitir que sejam impostas, pelas suas autoridades competentes, à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, taxas justas e adequadas. Tais taxas deverão ser baseadas em princípios económicos sãos.

2 — Nenhuma Parte deverá impor ou permitir que sejam impostas à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte taxas mais elevadas que aquelas que são impostas à sua própria empresa de transporte aéreo designada que explorem serviços aéreos internacionais semelhantes, utilizando o mesmo tipo de aeronaves e serviços e instalações conexas.

3 — Cada Parte incentivará consultas entre as suas autoridades de cobrança competentes e as empresas de transporte aéreo designadas que usam os serviços e instalações. Quando possível, essas consultas deverão ser realizadas através das organizações que representam as empresas de transporte aéreo.

4 — Cada Parte deve encorajar as autoridades ou entidades de cobrança competentes e as empresas de transporte aéreo a trocar informações necessárias à realização de uma correta avaliação sobre a razoabilidade das taxas, em conformidade com os princípios enunciados nos n.os 1 e 2 deste artigo. Cada Parte deve encorajar as autoridades de cobrança competentes a avisar os utilizadores, com razoável antecedência, sobre qualquer proposta de alteração das taxas de utilização, de modo a que estes possam emitir a sua opinião antes que as alterações sejam efetuadas.

Artigo 13.º

Conversão e transferência de receitas

1 — Cada Parte concede às empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte o direito de transferir livremente, à taxa de câmbio oficial, as receitas isentas de impostos e o excedente das receitas sobre as despesas localmente realizadas com o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio nos serviços aéreos acordados no seu território e em conformidade com a legislação interna aplicável no território da Parte a partir do qual a transferência é efetuada.

2 — Para os efeitos deste artigo, a legislação interna aplicável na República Portuguesa inclui todas as medidas adotadas pela UE.

Artigo 14.º

Princípios que regem a operação dos serviços aéreos acordados

1 — A capacidade a oferecer pelas empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte deve ter em conta as necessidades de transporte do público nas rotas acordadas e deve ter como principal objetivo, com um nível razoável de ocupação, a oferta de capacidade adequada às necessidades correntes e razoavelmente previsíveis para o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio, embarcado ou desembarcado no território da Parte que tenha designado as empresas de transporte aéreo.

2 — Qualquer decisão a adotar pelas empresas de transporte aéreo designadas para procederem ao transporte de tráfego a ser embarcado ou desembarcado em pontos das rotas especificadas em territórios de Estados terceiros, será tomada tendo em conta os princípios gerais aos quais a capacidade se deve adaptar:

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

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

c) Exigências da operação de serviços aéreos.

3 — A capacidade e a frequência de serviços a oferecer pelas empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte serão previamente determinados conjuntamente entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, com base nos princípios consagrados neste artigo.

4 — A fim de satisfazer as variações sazonais ou a procura inesperada de transporte, de natureza temporária, a(s) empresa(s) de transporte aéreo designadas de uma Parte deverão submeter a necessária candidatura à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte.

Artigo 15.º

Concorrência leal

1 — Cada Parte assegurará, em conformidade com a sua legislação e procedimentos, oportunidades justas e iguais para que as empresas de transporte aéreo designadas possam competir na exploração de serviços aéreos internacionais, ao abrigo deste Acordo.

2 — Cada Parte tomará, quando necessário e dentro dos limites da sua jurisdição, as medidas apropriadas para eliminar todas as formas de discriminação ou práticas concorrenciais desleais que afetam negativamente a posição concorrencial da(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) da outra Parte.

3 — Nenhuma das Partes permitirá à sua empresa ou empresas de transporte aéreo designadas, quer separadamente, quer em conjunto com qualquer outra empresa ou empresas de transporte aéreo, abusar de posição dominante, e que daí resulte ou que seja provável que resulte ou cuja intenção seja enfraquecer severamente um concorrente ou excluí-lo de uma rota.

4 — Se uma das Partes suspeitar, de forma consubstanciada, que as suas empresas de transporte aéreo designadas estão a ser alvo de discriminação ou de práticas desleais, ou que o subsídio ou auxílio, concedido pela outra Parte poderá afetar, ou efetivamente afeta, desfavoravelmente a igualdade de oportunidades na oferta de serviços de transporte aéreo internacional, das empresas de transporte aéreo da primeira Parte, esta pode requerer consultas e notificar a outra Parte das razões da sua insatisfação. Essas consultas deverão ter lugar no prazo de trinta (30) dias, a contar da data da receção da notificação. Se a situação não for resolvida, a Parte que solicitou as consultas tomará as medidas adequadas, incluindo as referidas no artigo 5.º

Artigo 16.º

Aprovação de programas

1 — A empresa de transporte aéreo designada de uma Parte deve, com trinta (30) dias de antecedência, submeter para aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, os programas propostos, especificando os pontos a servir, a frequência, o tipo de aeronave, configuração e número de lugares a oferecer ao público.

2 — Quaisquer alterações subsequentes aos programas aprovados de uma empresa de transporte aéreo designada devem ser submetidas para aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte.

3 — Se uma empresa de transporte aéreo designada desejar explorar voos suplementares aos previstos nos programas aprovados, deverá obter autorização prévia das autoridades aeronáuticas da Parte em causa.

4 — A aprovação dos programas ou alterações aos mesmos, submetidos por uma empresa de transporte aéreo designada, ou a autorização para explorar voos suplementares não devem ser recusados por uma Parte, sem motivos válidos.

Artigo 17.º

Tarifas

1 — As tarifas a serem cobradas pelas empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte nos serviços de transporte aéreo explorados ao abrigo deste Acordo, serão livremente estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os fatores relevantes, incluindo o custo de exploração, as características do serviço, o interesse dos utilizadores, um lucro razoável e outras considerações de mercado.

2 — Cada Parte poderá exigir a notificação ou apresentação, às suas autoridades aeronáuticas, das tarifas a serem cobradas, de e para o seu território, pelas empresas de transporte aéreo

designadas da outra Parte. A notificação ou a apresentação, pelas empresas de transporte aéreo designadas, pode ser exigida num prazo não superior a trinta (30) dias antes da data proposta para sua aplicação. Em casos isolados, poderá ser autorizada uma antecedência inferior à normalmente exigida, para a notificação ou apresentação. Nenhuma das Partes exigirá a notificação ou apresentação, pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte, das tarifas cobradas ao público, pelos fretadores, exceto quando exigido, numa base não discriminatória, para fins informativos.

3 — Sem prejuízo das leis aplicáveis, em cada Parte, sobre concorrência e proteção dos consumidores, nenhuma Parte tomará uma ação unilateral para prevenir a entrada em vigor ou a continuação de uma tarifa proposta para aplicação ou aplicada pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte para operar serviços aéreos internacionais de transporte previstos neste Acordo. Essa intervenção ficará limitada à:

a) Prevenção de preços e práticas injustificadamente discriminatórios;

b) Proteção dos consumidores face a tarifas excessivamente altas ou restritivas, devido a abuso de posição dominante;

c) Proteção das empresas de transporte aéreo face a tarifas artificialmente baixas, devido a subsídios ou ajudas diretas ou indiretas; e

d) Proteção das empresas de transporte aéreo face a tarifas artificialmente baixas, sempre que existam evidências quanto à intenção de eliminar a concorrência.

4 — Sem prejuízo do previsto no n.º 3 deste artigo, as autoridades aeronáuticas de cada Parte podem aprovar expressamente as tarifas submetidas pelas empresas de transporte aéreo designadas. Sempre que essas autoridades aeronáuticas considerarem que uma tarifa se enquadra nas categorias previstas nas alíneas *a*), *b*), *c*) e *d*) do n.º 3 deste artigo, devem enviar uma notificação às autoridades aeronáuticas da outra Parte e às empresas de transporte aéreo em causa, fundamentando as razões da sua insatisfação, no prazo mais curto possível e em caso algum num prazo superior a trinta (30) dias úteis após a data de apresentação da tarifa em questão e poderão solicitar consultas. Se a outra Parte/empresa de transporte aéreo aceitar a argumentação, a tarifa deve ser retirada imediatamente. Caso contrário, as consultas solicitadas pela primeira Parte deverão realizar-se no prazo de trinta (30) dias úteis após o pedido e ambas as Partes envidarão esforços para chegar a uma resolução satisfatória. A menos que ambas as autoridades aeronáuticas concordem em desaprovar a tarifa, esta deve ser considerada como tendo sido aprovada e deve continuar em vigor.

Artigo 18.º

Estatísticas

Pode ser exigido às autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes, ou às respetivas empresas de transporte aéreo designadas que forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte, informações e dados estatísticos, razoavelmente exigíveis, para fins informativos.

Artigo 19.º

Representação e pessoal/atividades comerciais

1 — A empresa ou empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte terão o direito, numa base de reciprocidade, a estabelecer escritórios no território da outra Parte destinados à promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes de avião, bem como outras instalações inerentes à exploração do transporte aéreo, em conformidade com a legislação em vigor na outra Parte.

2 — A empresa ou empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes serão autorizadas, numa base de reciprocidade, a trazer e manter no território da outra Parte pessoal executivo, técnico, operacional e outro pessoal especializado necessário à exploração do transporte

aéreo. Será concedido, ao pessoal necessário da empresas ou empresas de transporte aéreo designadas, numa base de reciprocidade, autorização para aceder ao(s) aeroporto(s) onde os serviços são operados e a áreas conexas às aeronaves, tripulação, passageiros e carga.

3 — Sujeito às leis, regulamentos e políticas de cada Parte, incluindo no caso da República Portuguesa, o direito da UE, cada empresa de transporte aéreo designada terá, no território da outra Parte, o direito a realizar a sua própria assistência em escala (*self-handling*) ou o direito a escolher, ao seu critério, entre os fornecedores concorrentes que prestam serviços de assistência em escala, no todo ou em parte. Sempre que essas leis e regulamentos limitem ou impeçam a auto assistência e sempre que não haja concorrência efetiva entre os fornecedores que prestam serviços de assistência em escala, cada empresa de transporte aéreo designada deve ser tratada numa base não discriminatória em relação ao seu acesso a serviços de autoassistência e assistência em escala prestados por um ou mais fornecedores.

4 — Cada Parte deverá garantir, à(s) empresa(s) de transporte aéreo da outra Parte, o direito de proceder à venda dos seus documentos de transporte aéreo no seu território, à sua escolha, diretamente ou através de agentes. Cada empresa de transporte aéreo designada deverá ter o direito de vender o referido transporte na moeda local ou em moedas estrangeiras livremente convertíveis. Qualquer empresa de transporte aéreo designada de uma Parte terá o direito de pagar as despesas, realizadas localmente no território da outra Parte, em moeda local ou em moeda estrangeira livremente convertível, caso tal seja permitido pelos regulamentos locais a nível monetário.

Artigo 20.º

Serviços intermodais

1 — Sem prejuízo de qualquer outra disposição deste Acordo, as empresas de transporte aéreo e fornecedores indiretos de serviços de transporte de passageiros de cada Parte são autorizados, sem restrições, a contratar quaisquer serviços de transporte de superfície para os passageiros, em ligação com o transporte aéreo internacional, de ou para quaisquer pontos situados nos territórios das Partes ou em países terceiros, nomeadamente o transporte de e para todos os aeroportos que disponham de serviços alfandegários. As empresas de transporte aéreo podem optar por realizar o seu próprio transporte de superfície ou, ao seu critério, prestar esse serviço através de acordos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície realizado por outras empresas de transporte aéreo e fornecedores indiretos de transporte aéreo de passageiros. Tais serviços de transporte intermodal de passageiros podem ser oferecidos a um preço único, combinando o transporte aéreo e o transporte de superfície, desde que os passageiros sejam informados sobre as características deste tipo de transporte.

2 — Sem prejuízo de qualquer outra disposição deste Acordo, as empresas de transporte aéreo e fornecedores indiretos de serviços de transporte de carga de cada Parte são autorizados, sem restrições, a contratar quaisquer serviços de transporte de carga de superfície, em ligação com o transporte aéreo internacional, de ou para quaisquer pontos situados nos territórios das Partes ou em países terceiros, nomeadamente o transporte de e para todos os aeroportos que disponham de serviços alfandegários, incluindo, quando aplicável, o direito de transportar carga sob controlo aduaneiro, nos termos da legislação nacional aplicável. Independentemente de ser transportada à superfície ou por via aérea, essa carga tem acesso às instalações e aos serviços aduaneiros do aeroporto. As empresas de transporte aéreo podem optar por realizar o seu próprio transporte de superfície ou, ao seu critério, prestar esse serviço através de arranjos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície realizado por outras empresas de transporte aéreo e fornecedores indiretos de transporte aéreo de carga. Tais serviços de transporte intermodal de carga podem ser oferecidos a um preço único, combinando o transporte aéreo e o transporte de superfície, desde que os expedidores sejam informados sobre as características deste tipo de transporte.

Artigo 21.º

Consultas

1 — As Partes podem, a qualquer momento, requerer consultas sobre a implementação, interpretação, aplicação ou emenda, ou conformidade com este Acordo.

2 — Sujeito às disposições dos artigos 5.º («Recusa, revogação, suspensão e limitação de direitos»), 9.º («Segurança aérea») e 10.º («Segurança da aviação civil»), tais consultas, que poderão ser realizadas através de discussão ou por correspondência, deverão ter início no prazo de sessenta (60) dias a contar da data de receção do respetivo pedido, a menos que as Partes acordem de outro modo.

Artigo 22.º

Emenda ao Acordo

1 — Se qualquer das Partes considerar conveniente emendar qualquer disposição deste Acordo, tal emenda deverá ser acordada, em conformidade com as disposições do artigo 21.º

2 — As emendas resultantes de negociações, referidas no número anterior, entrarão em vigor em conformidade com o estabelecido no artigo 26.º

3 — Se, em conformidade com a legislação nacional, uma convenção multilateral sobre transporte aéreo entrar em vigor para ambas as Partes, este Acordo considerar-se-á emendado, de forma a conformá-lo com as disposições dessa convenção.

Artigo 23.º

Resolução de diferendos

1 — Qualquer diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação/implementação deste Acordo, à exceção de diferendos relacionados com tarifas, que não podem ser resolvidos através de consultas ou negociações, ou sempre que acordado, deve, mediante pedido de qualquer uma das Partes, ser submetido a um tribunal arbitral.

2 — No período de trinta (30) dias a contar da data de receção, por qualquer das Partes, por via diplomática, de uma nota da outra Parte, solicitando a arbitragem do diferendo por um tribunal, cada Parte nomeará um árbitro. No período de trinta (30) dias a partir da designação do último árbitro nomeado, os dois árbitros designarão um presidente que deverá ser nacional de um Estado terceiro. Se, nos trinta (30) dias após uma das Partes ter nomeado o seu árbitro, a outra Parte não tiver nomeado o seu próprio ou, se no prazo de trinta (30) dias após a nomeação do segundo árbitro, os dois árbitros não tiverem chegado a acordo sobre a nomeação do presidente, qualquer uma das Partes pode solicitar, ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, para designar um ou mais árbitros, conforme for necessário. Se o Presidente do Conselho for da mesma nacionalidade de uma das Partes, o Vice-Presidente mais antigo, que não esteja impedido pelo mesmo motivo, procederá à nomeação.

3 — Salvo disposições em contrário determinadas pelas Partes ou pelo tribunal, cada Parte deve apresentar um memorando no prazo de trinta (30) dias após o tribunal estar totalmente constituído. As respostas devem ser dadas no prazo de trinta (30) dias. O tribunal realizará uma audiência a pedido de qualquer uma das Partes, ou ao seu critério, no prazo de trinta (30) dias após receção das respostas.

4 — A decisão arbitral será proferida, por escrito, no prazo de trinta (30) dias após a conclusão da audiência, ou se a audiência não tiver sido realizada, após a data de apresentação de ambas as respostas. A decisão será tomada por maioria.

5 — As Partes podem requerer a clarificação da decisão, no prazo de quinze (15) dias após a sua receção e essa clarificação deve ser emitida no prazo de quinze (15) dias a partir da solicitação.

6 — A decisão do tribunal arbitral será definitiva e vinculativa para as Partes.

7 — Cada Parte deverá suportar os custos do árbitro por si nomeado. Outras despesas do tribunal, ao abrigo deste artigo, serão divididas em partes iguais pelas Partes.

8 — Se e enquanto uma das Partes não cumprir uma decisão nos termos do n.º 6 deste artigo, a outra Parte poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tenham sido concedidos por força deste Acordo à Parte em falta.

Artigo 24.º

Vigência e denúncia

1 — Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

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

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

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

Artigo 25.º

Registo na OACI

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

Artigo 26.º

Entrada em vigor

Este Acordo entrará em vigor trinta (30) dias após a data da receção da última notificação, por via diplomática, de que foram cumpridos os requisitos legais internos necessários para o efeito.

Em fé do que os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito em Port Louis no dia 14 de setembro de 2017, em dois originais, nas línguas portuguesa e inglesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalece a versão em língua inglesa.

Pela República Portuguesa:

Maria Amélia Paiva, Embaixadora de Portugal.

Pela República da Maurícia:

Nayen Koomar Ballah, Secretário do Governo e Chefe da Função Pública.

ANEXO

Quadro de rotas

A(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) de cada Parte têm o direito de realizar serviços de transporte aéreo internacional, nas respetivas rotas, como se segue:

Rota das empresa(s) de transporte aéreo designada(s) da República Portuguesa

Pontos em Portugal	Pontos Intermédios	Pontos na Maurícia	Pontos Além
Qualquer um ou mais.	Qualquer um ou mais.	Qualquer um ou mais.	Qualquer um ou mais.

Rota das empresa(s) de transporte aéreo designada(s) da República da Maurícia

Pontos na Maurícia	Pontos Intermédios	Pontos em Portugal	Pontos Além
Qualquer um ou mais.	Qualquer um ou mais.	Qualquer um ou mais.	Qualquer um ou mais.

Notas

1 — Os pontos referidos na rota acima, serão escolhidos livremente pelas empresas de transporte aéreo de cada Parte e serão notificados às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes trinta (30) dias antes do início dos serviços.

2 — A(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) de cada Parte podem explorar os seus serviços aéreos numa ou em ambas as direções, e podem, à sua escolha, alterar a ordem ou omitir um ou mais pontos, em qualquer das rotas acima mencionadas, no todo ou em parte dos seus serviços (incluindo pontos intermédios, além e pontos nos territórios das Partes), desde que os serviços comecem ou terminem num ponto do território da Parte que designa a empresa de transporte aéreo.

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

4 — A empresa de transporte aéreo designada de cada Parte pode servir pontos no território da outra Parte, em qualquer combinação, como parte de uma viagem internacional e sem direitos de tráfego domésticos (cabotagem).

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC AND THE REPUBLIC OF MAURITIUS

The Portuguese Republic and the Republic of Mauritius hereinafter referred to as the Parties; and in singular as a “Party”:

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

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities in order to promote trade and tourism between the two countries and also globally;

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

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transportation and reaffirming their grave concern about acts of threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property; and

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

have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

a) The term “Aeronautical authorities” means, in the case of the Republic of Mauritius, the Minister charged with the responsibility for civil aviation or any person or body authorized to exercise a particular function relating to this Agreement, and in the case of the of the Portuguese Republic the Civil Aviation Authority or in either case, any person or body duly authorized to perform any function related to this Agreement exercised by the said Authorities;

b) The term “agreed services” means scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, baggage, cargo and mail in accordance with agreed capacity entitlements;

c) The term “Agreement” means this agreement, the Annex thereto and any amendments to the Agreement or to this Annex;

d) 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;

e) The term “Capacity” means the amount(s) of services provided under the agreement, usually measured in the number of flights(frequencies) or seats or tons 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.

f) The term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendments of the Annexes or the Convention adopted under Articles 90 and 94 thereof, insofar as such Annexes and amendments have been adopted by both Parties;

g) The term “designated airline(s)” means one or more airlines which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

h) The term “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;

i) The term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding prices and conditions for the carriage of mail;

j) The term “territory” has the meaning assigned to it under Article 2 of the Convention; and

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

l) The term “EU Treaties” shall mean the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

2 — The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement and all references to the Agreement, unless expressly provided otherwise, shall apply to the said Annex.

Article 2

Applicability of the Convention

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

Article 3

Grant of rights

1 — Each Party grants to the other Party the following rights for the purpose of operation of scheduled international air services by the designated 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; and
c) The right to land in the territory of the other Party at the points specified on the route agreed in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and/or cargo including mail, subject to the conditions specified in the said Annex.

2 — Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Party the right of taking on board, in the territory of the other Party, passengers and/or cargo including mail, for remuneration, destined for another point in the territory of that other Party.
3 — The rights specified at paragraph 1*a*) and *b*) above shall be granted by each Party to an airline of the other Party even if that airline is not a designated airline.
4 — If the designated airlines of one Party are unable to operate services on its normal routing because of armed conflict, political disturbances, or special and unusual circumstances the other Party shall make its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations. The provisions of this norm shall be applied without discrimination between the designated airlines of the Parties.

Article 4

Designation of Airlines and Authorization

1 — Each Party shall have the right to designate in writing through the diplomatic channel, to the other Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement, and to alter or substitute or revoke such a designation in writing through diplomatic channel.
2 — On receipt of such a designation and of applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the Aeronautical Authorities of the other Party shall, with minimum of procedural delay, subject to the provisions of paragraph 3 of this Article, grant to the airline designated in accordance with paragraph 1 of this Article the appropriate operating authorization provided that:

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

i) It is established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties and has a valid Operating License in accordance with the law of the European Union; and
ii) Effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

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

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

i) The airline is incorporated in the territory of the Republic of Mauritius and its substantial ownership and effective control are in the hands of the Republic of Mauritius or its nationals;
ii) The airline holds a valid Air Services License and an Air Operator Certificate issued by the competent authority of the Republic of Mauritius; and
iii) Effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the Republic of Mauritius responsible for issuing its Air Operator's Certificate;

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

3 — When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may operate the agreed services for which it has been designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5

Refusal, revocation, suspension and limitation of rights

1 — Each Party shall have the right to refuse, revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party of the rights specified in Article 3 of the present Agreement, or to submit the exercise of those rights to the conditions considered necessary, where:

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

i) It is not established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating License in accordance with the law of the European Union; or
ii) Effective regulatory control of the designated airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
iii) The airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the EU or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;

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

i) The airline is not incorporated in the territory of the Republic of Mauritius and its substantial ownership or effective control is not in the hands of the Republic of Mauritius or its nationals, or
ii) The airline does not hold a valid Air Services License or an Air Operator Certificate issued by the competent authority of the Republic of Mauritius; and
iii) Effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the Republic of Mauritius responsible for issuing its Air Operator's Certificate;

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

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

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

2 — Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringement of the laws or the provisions of this agreement, such right shall be exercised only after consultation in accordance with Article 22 with the Aeronautical Authorities of the other Party.

Article 6

Application of legislation and procedures

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

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

3 — The above said legislation and procedures of a Party shall be the same as are applicable to the aircraft of its own airlines engaged in similar international air services.

Article 7

Direct transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Party, and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against the threat of unlawful interference, such as violence and air piracy and occasional measures for the combat of illicit drug traffic, be subjected to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from custom duties charges and other similar taxes.

Article 8

Recognition of certificates and licenses

1 — Each Party shall recognize as valid for the purpose of air transport operations provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid, in accordance with the rules and procedures of one Party, including, in the case of the Portuguese Republic, European Union laws and regulations, and unexpired, provided always that the requirements for issue or validation of such certificates or licenses are equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

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

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

Article 9

Aviation safety

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

2 — If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in any area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be a ground for the application of Article 5 ("Refusal, revocation, suspension and limitation of rights") of this Agreement.

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

4 — 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 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 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 Party in accordance with paragraph 3 is denied, by the representative of that designated airline, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6 — Each Party reserves the right to immediately suspend or vary the authorization to conduct international air transportation of an airline of the other Party in the event that 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 ensure the safety of an airline operation.

7 — Any action by one Party in accordance with paragraph 1, 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

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

Article 10

Aviation security

1 — Consistent with their rights and obligations under international law, each Party reaffirms that its obligation to the other Party to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2 — Without limiting or derogating the generality of its rights and obligations in terms of international law, each Party shall in particular act in conformity with the provisions of:

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

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

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

d) And the Convention on Marking of Plastic Explosives for the purpose of detection, signed at Montreal on March 1, 1991.

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

4 — The 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 on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to both Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their respective territories, or in the case of the Portuguese Republic operators of aircraft which are established in its territory under the European Union Treaties and have received valid Operating Licenses in accordance with European Union Law, and the operators of airports in their respective territories, act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to both Parties.

5 — Each Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 applied by the other Party for entry into, sojourn in or departure from the territory of that other Party. For departure from, or while within, the territory of the Portuguese Republic, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to apply security controls to passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures in its territory 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 Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

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

Article 11

Exemption from customs duties and other charges

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

2 — There shall also be exempt from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the services performed for:

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

b) Spare parts and regular equipment brought into the territory of either Party for the maintenance or repairs of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Party;

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

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

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

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

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

Article 12

User charges

1 — Each Party shall endeavour to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on a designated airline of the other Party are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles.

2 — Neither Party shall impose or permit to be imposed on a designated airline of the other Party user charges higher than those imposed on its own designated airline conducting similar international air transportation using similar aircraft and associated facilities and services.

3 — Each Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airlines using the facilities and services. Where practicable, such consultations should be through the appropriate representative airline organization.

4 — Each Party shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles enunciated in paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

Article 13

Conversion and transfer of revenues

1 — Each Party grants to the designated airlines of the other Party the right of free transfer at the official rate of currency exchange, of revenues tax exempted and of the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail on the agreed services in its territory, and in accordance with the applicable domestic law in the territory of the Party from which the transfer is made.

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

Article 14

Principles governing operation of agreed services

1 — The capacity to be provided by the designated airlines of each Contracting Party shall bear a relationship to the requirements of the public for transportation on the agreed routes and shall have as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers baggage, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airlines.

2 — Any provision by the designated airlines for the carriage of traffic to be uplifted from or discharged at points on the specified routes in the territories of third States, shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airlines;

b) Traffic requirements of the area through which the agreed services pass, after taking account of other transport services established by the airlines of the States comprising the area; and

c) The requirements of through airline operation.

3 — The capacity and frequency of services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be subject to predetermination jointly done by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties on the basis of the principles enshrined in this Article.

4 — In order to meet seasonal fluctuations or unexpected traffic demands of a temporary nature, the designated airline(s) of one Contracting Party shall submit the necessary application to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party for approval.

Article 15

Fair competition

1 — Each Party shall, in conformity with its legislation and procedures, allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of the other Party to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2 — Each Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party.

3 — Neither Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

4 — If one Party has substantiated concerns that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that support being considered or provided by the other Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Party to compete in providing international air transportation, it may request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request. If the situation is not resolved the Party that requested consultations will take appropriate action including those referred to in Article 5.

Article 16

Approval of timetables

1 — A designated airline of a Party shall submit to the Aeronautical Authorities of the other Party for its approval, thirty (30) days in advance the timetable of its intended services, specifying the points to be served, the frequency, the type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2 — Any subsequent changes to the approved timetables of a designated airline shall be submitted to the Aeronautical Authorities of the other Party for its approval.

3 — If a designated airline wishes to operate flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authorities concerned.

4 — The approval of timetables or changes thereto submitted by a designated airline, or authorization for supplementary flights, shall not be refused by a Party without a valid reason.

Article 17

Tariffs

1 — The tariffs to be charged by the designated airlines of each Party for the international carriage in the services provided under this Agreement shall be freely established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operations, the characteristics of the service, the interest of users, a reasonable profit and other market consideration.

2 — Each Party may require notification to or filing with its Aeronautical Authorities of tariffs to be charged to or from its territory by designated airlines of the other Party. Notification of filing by the designated airlines of either Parties may be required no more than thirty (30) working days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification nor filing by airlines of the other Party of tariffs charged by charterers to the public, except as be required in a non-discriminatory basis for information purposes.

3 — Without prejudice of the applicable competition and consumer protection law prevailing in each Party, neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of an effective tariff proposed to be charged or charged by a designated airline of the other Party for international air transportation in the services provided under this Agreement. Intervention by the Parties shall be limited to:

a) Prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

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

c) Protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support; and

d) Protection of airlines from prices that are artificially low, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

4 — Without prejudice to the previous paragraph 3 of this Article, the Aeronautical Authorities of either Party may expressly approve the tariffs filed by the designated airlines. Where such aeronautical authorities find that a certain tariff falls within the categories set forth in paragraph 3*a*), 3*b*), 3*c*) and 3*d*), they shall send reasoned notification of its dissatisfaction to the aeronautical authorities of the other Party and to the concerned airline as soon as possible, and in no event later than thirty (30) working days after the date of filing of the tariff in question and may request consultations. If the other Party/airline accepts the contention, the tariff shall be withdrawn forthwith. Otherwise the consultation requested by the first Party shall be within thirty (30) working days of the request and both Parties shall endeavour to reach a satisfactory resolution. Unless both Aeronautical Authorities have agreed to disapprove a tariff, the tariff shall be treated as having been approved and shall continue to be in effect.

Article 18

Statistics

The Aeronautical Authorities of either Party, or their designated airlines, may be required to supply to the Aeronautical Authorities of the other Party, the information and statistics as may be reasonably required for information purposes.

Article 19

Representation and personnel/commercial activities

1 — The designated airlines or airlines of each Party shall have the right, on the basis of reciprocity, to establish offices in the territory of the other Party, for the purpose of promotion of air transportation and sale of air tickets as well as, in accordance with the legislation of such other Party, other facilities required for the provision of air transportation.

2 — The designated airline or airlines of each Party shall be authorized, on a reciprocal basis, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, operational, sale, technical and other specialist staff required for the operation of the agreed services. The required personnel of the designated airline or airlines shall be granted, on a reciprocal basis, the authorization for access to the airport(s) where services are operated and to areas connected with the aircraft, the crew, the passengers and the cargo.

3 — Subject to the laws, regulations and procedures of each Party including, in the case of the Portuguese Republic, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

4 — Each Party shall grant to the designated airline(s) of the other Party the right to engage in the sale of their documents for air transportation in its territory directly or at the airlines' discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation in the local currency or in freely convertible foreign currency. Any designated airline of a Party shall have the right to pay for local expenses in the territory of the other Party in local currency, or in freely convertible foreign currency, provided it complies with local currency regulations.

Article 20

Intermodal Services

1 — Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of passenger transportation of each Party shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for passengers to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or, at their discretion, to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of passenger air transportation. Such intermodal passenger services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are informed as to the facts of this transportation.

2 — Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transport for cargo 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 domestic law. 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 with other surface carriers, including surface transport operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are informed as to the facts concerning such transport.

Article 21

Consultation

1 — Either Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment, or compliance with this Agreement.

2 — Subject to Articles 5 (“Refusal, revocation, suspension and limitation of rights”) , 9 (“Aviation safety”) and 10 (“Aviation security”), 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 22

Amendment of Agreement

1 **—** If either of the Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 22.

2 — The amendments resulting from the negotiations referred to in the previous number shall enter into force according to what is established in Article 26.

3 — If, in conformity with domestic law, 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 with the provisions of that convention.

Article 23

Settlement of disputes

1 — Any dispute between the Parties concerning the interpretation or application/implementation of this Agreement, with the exception of any dispute concerning tariffs, which cannot be settled by consultations or negotiations, or, where agreed, 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 disputes 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 arbitrators, 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 the International Civil Aviation Organization 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.

7 — Each Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal 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 24

Duration and Termination

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

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

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

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

Article 25

Registration with ICAO

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

Article 26

Entry into Force

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

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

Done in Port Louis on the 14th of September of 2017, in duplicate in the English and Portuguese languages, both texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English version shall prevail.

For the Portuguese Republic:

Maria Amélia Paiva, Ambassador of Portugal.

For the Republic of Mauritius:

Nayen Koomar Ballah, Secretary to the Cabinet and Head of the Civil Service.

ANNEX

Route Schedule

The designated airline(s) of each Party shall be entitled to perform international air transportation on their respective routes as given below:

Route for the designated airline(s) of the Republic of Mauritius

Points in Mauritius	Intermediate Points	Points in Portugal	Beyond Points
Any one or more.	Any one or more.	Any one or more.	Any one or more.

Route for the designated airline(s) of the Portuguese Republic

Points in Portugal	Intermediate Points	Points in Mauritius	Beyond Points
Any one or more.	Any one or more.	Any one or more.	Any one or more.

Notes

1 — The points on the above route shall be freely selected by the designated airlines of each Party and will be notified to the Aeronautical Authorities of both Parties thirty (30) days before the start of the services.

2 — The designated airline(s) of each Party may perform their services in either or both directions, and may at their option change the order or omit one or more points on any of the above routes, in whole or part of its services (including intermediate, beyond points and points in the territories of the Parties), provided that the services commence or terminate at a point in the territory of the Party designating the airline.

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

4 — The designated airline(s) of each Party may serve points in the territory of the other Party in any combination, as part of a through international journey and without domestic traffic rights (cabotage).

———

PROJETO DE LEI N.º 558/XIV/2.ª (*)
(ESTENDE O REGIME DE FALTA PARA ASSISTÊNCIA À FAMÍLIA AOS ANIMAIS DE COMPANHIA)

Exposição de motivos

Os animais domésticos há muito que fazem parte da vida dos portugueses, mas a verdade é que a relação entre humanos e não humanos tem-se vindo a alterar. Os animais de companhia estão cada vez mais próximos, muitos deles passando a viver nas nossas casas juntamente com as nossas famílias.

Do ponto de vista legal também tem havido uma evolução na forma como percecionamos os animais. Nos últimos anos estes passaram a beneficiar de uma maior proteção, seja pela aprovação da Lei n.º 69/2014, de 29 de agosto, que veio criminalizar os maus tratos a animais, seja pela determinação do fim dos abates nos centros de recolha oficial por se considerar não ser nem um tratamento digno para os animais nem um método eficiente para controlar a sua população, o que aconteceu através da Lei n.º 27/2016, de 23 de agosto, ou, ainda, pelo reconhecimento do facto destes serem seres sensíveis e, por isso, objeto de proteção jurídica, nos termos da Lei n.º 8/2017, de 3 de março.

Segundo o estudo da GfK Track.2Pets, existiam, em 2015, 6,3 milhões de animais de companhia nos lares portugueses, o que significa que mais de metade das famílias portuguesas tem um animal.

Esta consultora, que entre 2011 e 2018 analisou a evolução dos comportamentos dos portugueses nesta área, defende que o aumento dos lares com animais de companhia se deve à alteração dos núcleos familiares e à noção, cada vez maior, de que estes contribuem para o bem-estar físico e psicológico dos detentores. Veja-se por exemplo, o importante papel que os animais de companhia tiveram na fase de pandemia, em que as relações sociais foram restringidas.

De facto, se no passado, em Portugal, os animais tinham, em grande medida, como propósito o auxílio no trabalho e a segurança, atualmente são vistos pela grande maioria das pessoas como membros do agregado familiar.

O estudo da GFK revela mesmo que, em 2016, mais de metade das famílias com cães consideravam o animal «um membro da família» e quase um terço olhavam para o cão como «um amigo».

Para além disso, importa mencionar a Dissertação de Mestrado em Sociologia e Dinâmicas Sociais com o tema «O Fenómeno dos Animais de Estimação na Realidade Lisboeta», de Vanessa Martins[1], na qual 12 dos 13 entrevistados mencionaram o animal enquanto elemento da família, verificando-se situações em que os entrevistados identificaram o animal como um amigo e companheiro e, inclusive, como um filho.

Apesar disto, a legislação portuguesa não acautela os casos em que seja necessário prestar assistência inadiável e imprescindível a animal de companhia, não se considerando a falta ao trabalho justificada nestes casos.

De acordo com o previsto no artigo 249.º do Código do Trabalho, consideram-se faltas justificadas as que se enquadram nas seguintes situações:

- As dadas, durante 15 dias seguidos, por altura do casamento;
- A motivada por falecimento de cônjuge, parente ou afim, nos termos do artigo 251.º;
- A motivada pela prestação de prova em estabelecimento de ensino, nos termos do artigo 91.º;

[1] Cfr. Martins, Vanessa, «O Fenómeno dos Animais de Estimação na Realidade Lisboeta», Dissertação de Mestrado em Sociologia e Dinâmicas Sociais, abril de 2018

- A motivada por impossibilidade de prestar trabalho devido a facto não imputável ao trabalhador, nomeadamente observância de prescrição médica no seguimento de recurso a técnica de procriação medicamente assistida, doença, acidente ou cumprimento de obrigação legal;
- A motivada pela prestação de assistência inadiável e imprescindível a filho, a neto ou a membro do agregado familiar de trabalhador, nos termos dos artigos 49.º, 50.º ou 252.º, respetivamente;
- A motivada pelo acompanhamento de grávida que se desloque a unidade hospitalar localizada fora da ilha de residência para realização de parto;
- A motivada por deslocação a estabelecimento de ensino de responsável pela educação de menor por motivo da situação educativa deste, pelo tempo estritamente necessário, até quatro horas por trimestre, por cada um;
- A de trabalhador eleito para estrutura de representação coletiva dos trabalhadores, nos termos do artigo 409.º;
- A de candidato a cargo público, nos termos da correspondente lei eleitoral;
- A autorizada ou aprovada pelo empregador;
- A que por lei seja como tal considerada.

A Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas contém uma disposição semelhante no artigo 134.º.

Assim, encontra-se apenas prevista na legislação a falta para assistência inadiável e imprescindível a filho, a neto ou a membro do agregado familiar de trabalhador, não se encontrando prevista a possibilidade de falta para assistência inadiável e imprescindível, ou seja, em casos de urgência, nas situações de doença ou acidente, a animal de companhia registado no Sistema de Informação de Animais de Companhia (SIAC).

Na prática, reconhecendo esta necessidade, há empregadores que têm autorizado a falta para assistência a animal de companhia em casos de emergência. Contudo, o facto de esta situação não estar expressamente prevista faz com que o trabalhador fique sujeito à vontade do empregador. Sendo certo que se uns poderão ser sensíveis a estas circunstâncias outros poderão não o ser, situação que constitui um fator de desigualdade entre os trabalhadores por se tratar de decisão discricionária.

Para além disso, nos termos do artigo 1305.º-A do Código Civil, o proprietário de um animal deve assegurar o seu bem-estar o que inclui, nomeadamente, a garantia de acesso a água e alimentação de acordo com as necessidades da espécie em questão, bem como do acesso a cuidados médico-veterinários sempre que justificado, incluindo as medidas profiláticas, de identificação e de vacinação previstas na lei.

Assim, dependendo os animais de companhia dos seus detentores e tendo estes o dever de providenciar os cuidados médico-veterinários necessários, isto significa que, caso os mesmos se vejam impedidos de o fazer, nomeadamente por motivos profissionais, tal colocará em causa a saúde e bem-estar do animal, o que viola o disposto no artigo 1305.º-A do Código Civil e pode mesmo consubstanciar a prática do crime de maus tratos a animais, previsto e punido no Código Penal.

Importa referir, ainda, que tal tem sido admitido noutros países. Em outubro de 2017, de acordo com decisão de um Tribunal Italiano, uma mulher conseguiu obter dois dias de licença remunerada para cuidar do seu cão que estava doente, em vez de usar dias de férias para o efeito.[2]

Em 2017, um inquérito, realizado pela «Animal Friends Pet Insurance» a 2000 trabalhadores no Reino Unido, revelou que os inquiridos utilizavam quase 25% dos seus dias de doença para cuidar de um animal de estimação, o que demonstra a importância da existência de dias específicos para este efeito.

Consideramos, assim, que apesar das recentes alterações que visam conferir maior proteção aos animais de companhia e que demonstram uma mudança na forma como estes eram vistos pelo nosso ordenamento jurídico, a verdade é que a legislação laboral não sofreu ainda, na nossa opinião, as modificações que seriam necessárias para acompanhar a evolução do pensamento jurídico nesta matéria, nomeadamente o subjacente à criação de um estatuto jurídico próprio para os animais não humanos.

Face ao exposto, apresentamos o presente projeto de lei que visa conferir aos trabalhadores o direito a faltar ao trabalho até 7 dias por ano para prestar assistência inadiável e imprescindível, em caso de doença ou acidente, a animal de companhia do agregado familiar registado no Sistema de Informação de Animais de Companhia (SIAC).

[2] Informação disponível em https://www.scotsman.com/news/woman-wins-right-legally-use-sick-leave-care-dog-1438043 e https://blog.firstreference.com/curious-incident-sick-dog-paid-leave-work-day/#.X2n72GhKg2w

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, a Deputada não inscrita Cristina Rodrigues apresenta o seguinte projeto de lei:

Artigo 1.º
Objeto

O presente diploma altera o Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual, e a Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, na sua redação atual, estendendo o regime de falta para assistência a membro do agregado familiar aos animais de companhia registados no Sistema de Informação de Animais de Companhia (SIAC).

Artigo 2.º
Alteração ao Código do Trabalho

São alterados os artigos **249.º** e **252**.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, e alterado pelas Leis n.os 105/2009, de 14 de setembro, 53/2011, de 14 de outubro, 23/2012, de 25 de junho, 47/2012, de 29 de agosto, 69/2013, de 30 de agosto, 27/2014, de 8 de maio, 55/2014, de 25 de agosto, 28/2015, de 14 de abril, 120/2015, de 1 de setembro, 8/2016, de 1 de abril, 28/2016, de 23 de agosto, 73/2017, de 16 de agosto, 14/2018, de 19 de março, 90/2019, de 4 de setembro, e 93/2019, de 4 de setembro, os quais passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 249.º
[…]

1 – .....
2 – .....:

a) .....;
b) .....;
c) .....;
d) .....;
e) A motivada pela prestação de assistência inadiável e imprescindível a filho, a neto ou a membro do agregado familiar de trabalhador, **incluindo os animais de companhia registados no Sistema de Informação de Animais de Companhia (SIAC)**, nos termos dos artigos 49.º, 50.º ou 252.º, respetivamente;
f) .....;
g) .....;
h) .....;
i) .....;
j) .....;
k) .....

3 – .....

Artigo 252.º
[…]

1 – O trabalhador tem direito a faltar ao trabalho até 15 dias por ano para prestar assistência inadiável e imprescindível, em caso de doença ou acidente, a cônjuge ou pessoa que viva em união de facto ou economia comum com o trabalhador, parente ou afim na linha reta ascendente ou no 2.º grau da linha colateral **e até 7 dias por ano para prestar assistência inadiável e imprescindível, em caso de doença ou acidente, a animal de companhia do agregado familiar registado no Sistema de Informação de Animais de Companhia (SIAC).**

2 – .....
3 – .....
4 – .....:

a) .....;
b) .....;
c) .....»

Artigo 3.º
Alteração à Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas

É alterado o artigo **134.º** da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, e alterada pelas Leis n.os 82-B/2014, de 31 de dezembro, 84/2015, de 7 de agosto, 18/2016, de 20 de junho, 42/2016, de 28 de dezembro, 25/2017, de 30 de maio, 70/2017, de 14 de agosto, 73/2017, de 16 de agosto, 49/2018, de 14 de agosto, 71/2018, de 31 de dezembro, Decreto-Lei n.º 6/2019, de 14 de janeiro, e Leis n.os 79/2019, de 2 de setembro, 82/2019, de 2 de setembro, e 2/2020, de 31 de março, o qual passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 134.º
[…]

1 – .....
2 – .....:

a) .....;
b) .....;
c) .....;
d) .....;
e) A motivada pela prestação de assistência inadiável e imprescindível a filho, a neto ou a membro do agregado familiar do trabalhador, **incluindo os animais de companhia registados no Sistema de Informação de Animais de Companhia (SIAC);**
f) .....;
g) .....;
h) .....;
i) .....;
j) .....;
k) .....;
l) .....;
m) .....;
n) .....

3 – .....
4 – .....:

a) .....;
b) .....;
c) .....

5 – .....
6 – .....»

Artigo 4.º
Entrada em vigor

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

Palácio de São Bento, 8 de outubro de 2020.

A Deputada não inscrita Cristina Rodrigues.

(*) O texto inicial foi substituído a pedido do autor a 16 de outubro de 2020 [*Vide* DAR II Série-A n.º 14 (2020.10.08)].

PROJETO DE LEI N.º 559/XIV/2.ª (*)
(ALARGA O REGIME DE FALTAS POR MOTIVO DE FALECIMENTO DE CÔNJUGE, PARENTE OU AFIM E GARANTE O DIREITO AO LUTO POR FALECIMENTO DE ANIMAL DE COMPANHIA)

Exposição de motivos

Sabendo que nem todos reagem da mesma forma em relação à perda, a verdade é que a morte de alguém, em particular nas situações em que é inesperada ou violenta, tem um elevado impacto na vida daqueles que lhe são próximos, mudando-a de forma permanente. A morte de alguém inicia uma resposta natural de adaptação, tanto à perda como a uma nova realidade.

Reconhecendo esta necessidade, o artigo 251.º do Código do Trabalho permite ao trabalhador faltar de forma justificada, dependendo o número de dias a que tem direito do grau de parentesco, nos seguintes termos:

- Até cinco dias consecutivos, por falecimento de cônjuge não separado de pessoas e bens ou de parente ou afim no 1.º grau na linha reta. O mesmo se aplica em caso de falecimento de pessoa que viva em união de facto ou economia comum com o trabalhador;
- Até dois dias consecutivos, por falecimento de outro parente ou afim na linha reta ou no 2.º grau da linha colateral.

Contudo, na nossa opinião, os dias previstos na lei não são claramente suficientes para permitir ao trabalhador lidar com o choque da perda.

A título de exemplo, a lei estabelece que o trabalhador tem direito a cinco dias consecutivos por falecimento de cônjuge. Ora, sabemos que a morte do cônjuge tem um impacto imensurável na vida do outro. Para além da necessidade de lidar com a perda daquele com quem se partilha toda a sua vida, esta morte tem inúmeras implicações na vida da pessoa e obriga a transformações profundas. Não consideramos por isso adequado que a lei preveja apenas cinco dias de falta justificada nestes casos, sendo estes claramente insuficientes para garantir a recuperação do trabalhador e a organização da sua vida, permitindo-lhe o regresso ao trabalho.

Igualmente, a lei prevê apenas ao trabalhador o direito a dois dias de falta por falecimento de parente no 2.º grau da linha colateral, onde estão incluídos os irmãos. Consideramos que, atendendo ao elevado grau de proximidade e consanguinidade entre os irmãos, aquele tempo é claramente insuficiente para lidar e recuperar do choque. Pedir a alguém que regresse ao trabalho dois dias após o falecimento de um irmão é uma exigência de uma violência extrema.

Sabemos que o processo de luto é longo e vai muito para além deste período. Contudo, preocupa-nos as condições em que estes trabalhadores voltam a exercer a sua atividade após o falecimento de alguém que

lhes é próximo. É fundamental garantir que, dentro do possível, estes se encontram em adequadas condições de saúde mental para enfrentar a pressão e desgaste associados ao trabalho.

Por este motivo, propomos o alargamento do número de dias por falecimento de cônjuge, parente ou afim, garantindo que o trabalhador tem direito a até oito dias consecutivos, por falecimento de cônjuge não separado de pessoas e bens ou de parente ou afim no 1.º grau na linha reta e até cinco dias consecutivos, por falecimento de outro parente ou afim na linha reta ou no 2.º grau da linha colateral.

Para além disso, a legislação portuguesa não reconhece ao proprietário de animal de companhia registado no Sistema de Informação de Animais de Companhia (SIAC) o direito a faltar ao trabalho por motivo de falecimento deste.

No entanto, sabemos que a perceção da sociedade em relação aos animais é hoje bastante diferente daquela que era no passado. Os animais de companhia estão cada vez mais próximos, muitos deles passando a viver nas nossas casas juntamente com as nossas famílias.

Segundo o estudo da GfK Track.2Pets, existiam em 2015, 6,3 milhões de animais de companhia nos lares portugueses, o que significa que mais de metade das famílias portuguesas tem um animal.

Esta consultora, que entre 2011 e 2018 analisou a evolução dos comportamentos dos portugueses nesta área, defende que o aumento dos lares com animais de companhia se deve à alteração dos núcleos familiares e à noção, cada vez maior, de que estes contribuem para o bem-estar físico e psicológico dos detentores.

O estudo revela mesmo que, em 2016, mais de metade das famílias com cães consideravam o animal «um membro da família» e quase um terço olhavam para o cão como «um amigo».

Importa, ainda, mencionar a Dissertação de Mestrado em Sociologia e Dinâmicas Sociais, sobre o tema «O Fenómeno dos Animais de Estimação na Realidade Lisboeta», de Vanessa Martins[3], na qual 12 dos 13 entrevistados mencionaram o animal enquanto elemento da família, verificando-se situações em que os entrevistados identificaram o animal com um amigo e companheiro e, inclusive, como um filho.

Como bem refere o Acórdão da Relação do Porto, de 19/02/2015[4], «Constitui um dado civilizacional adquirido nas sociedades europeias modernas o respeito pelos direitos dos animais. A aceitação de que os animais são seres vivos carecidos de atenção, cuidados e proteção do homem, e não coisas de que o homem possa dispor a seu bel-prazer, designadamente sujeitando-os a maus tratos ou a atos cruéis, tem implícito o reconhecimento das vantagens da relação do homem com os animais de companhia, tanto para o homem como para os animais, e subjacente a necessidade de um mínimo de tutela jurídica dessa relação, de que são exemplo a punição criminal dos maus tratos a animais e o controle administrativo das condições em que esses animais são detidos.

Por conseguinte, a relação do homem com os seus animais de companhia possui hoje já um relevo à face da ordem jurídica que não pode ser desprezado».

Considerou ainda este Acórdão que devem ser incluídos «nos danos não patrimoniais sofridos por uma pessoa o sofrimento e o desgosto que lhe causa a perda de um animal de companhia ao qual ganhou afeição, que consigo partilha o dia-a-dia, que alimenta e cuida, que leva ao veterinário quando está doente ou precisa de cuidados de saúde».

De facto, o artigo 493.º-A do Código Civil estabelece que no caso da lesão de animal de companhia de que tenha provindo a morte, a privação de importante órgão ou membro ou a afetação grave e permanente da sua capacidade de locomoção, o seu proprietário tem direito a indemnização adequada pelo desgosto ou sofrimento moral em que tenha incorrido, que deve ter em conta danos não patrimoniais, nos termos do artigo 496.º do Código Civil.

Tal constitui o reconhecimento de que a perda de animal de companhia comporta para o seu detentor um enorme sofrimento.

Como bem refere Verónica Policarpo, socióloga e investigadora do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, a grande mudança está, sobretudo, na demonstração pública da afeição do detentor pelo amigo de quatro patas. Para a socióloga – que faz parte de um centro de estudos multidisciplinares que

[3] Cfr. Martins, Vanessa, «O Fenómeno dos Animais de Estimação na Realidade Lisboeta», Dissertação de Mestrado em Sociologia e Dinâmicas Sociais, abril de 2018.
[4] Disponível em:
http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/56a6e7121657f91e80257cda00381fdf/3c0d5d98d088fab880257dfc00556bd1?OpenDocument&Highlight=0

analisam as várias vertentes da relação entre os humanos e os animais, o Human-Animal Studies[5] – há, «hoje em dia, uma legitimidade social para recorrer aos animais como fonte de afectos». Ou seja, se a busca por este afeto nos animais sempre existiu, atualmente «podemos dizê-lo sem vergonha».

E, acrescenta, «apesar de o luto por um animal ainda ser vivido de forma silenciosa», em termos de afetos entre a perda de um animal e a perda de uma pessoa «as coisas estão muito mais niveladas do que parecem», considerando que «as pessoas sofrem mais com a morte de um cão do que com a morte de um parente que já não viam há muitos anos, por exemplo».[6]

Para além disso, como bem refere Walsh[7], a perda de um animal de companhia pode ser profunda e, tal como acontece com outras perdas significativas, o luto pode ser intenso e o processo de luto pode levar tempo. Mais de 85% das pessoas relatam sintomas de luto na morte de um animal de estimação e mais de um terço têm um luto contínuo aos seis meses (Wrobel & Dye, 2003). Alguns experimentam o luto de forma tão dolorosa como se se tratasse da perda de um membro da sua família (Toray, 2004).

Acrescenta, ainda, que muito frequentemente, o luto pela perda de um animal de estimação não é reconhecido e é trivializado, o que complica o luto (Meyers, 2002; Werner-Lin & Moro, 2004) e que, como a sociedade tem subestimado o significado dos laços com animais de estimação e o impacto da perda de animais, muitos sofrem silenciosamente e sozinhos, sentindo que os outros não compreendem ou mesmo menosprezam a sua dor.

Não podemos esquecer, também, que os animais de estimação representam uma forma de combater o isolamento, em particular na população mais idosa. De facto, o artigo de Walsh refere que mulheres viúvas no período logo após a morte do marido sentiam-se melhor sozinhas com os seus cães do que na presença de amigos e família. As viúvas justificavam este facto por terem partilhado o cão com o seu marido e principalmente porque perante os seus cães não seria necessário esconder o que sentiam de verdade.

Estes estudos comprovam a existência de fortes laços de afeto que existem entre o animal e o seu detentor, o qual não pode ser desconsiderado.

Sabemos que tem sido feito um importante caminho para conferir maior proteção aos animais de companhia. De facto, o ordenamento jurídico português, atualmente, reconhece a senciência dos animais; prevê normas específicas de proteção destes, regulando, inclusive, o direito de propriedade e obrigando o detentor a assegurar o bem-estar do animal e criminaliza os maus-tratos contra animais. No entanto, apesar de reconhecer a dor associada à perda do animal de companhia, ao determinar que em caso de morte de animal o seu detentor tem direito a uma indemnização que inclui danos não patrimoniais, a verdade é que não se retiram daqui outras consequências que seriam importantes, nomeadamente o direito ao luto pela sua perda.

Consideramos assim que apesar das recentes alterações que visam conferir maior proteção aos animais de companhia e que demonstram uma mudança na forma como estes eram vistos pelo nosso ordenamento, a verdade é que a legislação laboral não sofreu ainda, na nossa opinião, as modificações que seriam necessárias para acompanhar a evolução do pensamento jurídico nesta matéria, nomeadamente a criação de um estatuto jurídico próprio para os animais não humanos.

Face ao exposto, com o presente projeto, pretendemos ainda estabelecer o direito ao luto por perda de animal de companhia registado no Sistema de Informação de Animais de Companhia, atribuindo ao trabalhador um dia de falta ao trabalho justificada pela sua perda.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, a Deputada não inscrita Cristina Rodrigues apresenta o seguinte projeto de lei:

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma altera o Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual, e a Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho,

[5] Cfr. http://humananimalstudies.net/pt/
[6] Cfr. Leitão, Margarida de Menezes «Os animais de companhia e o arrendamento para habitação», 2020.
[7] Cfr. Walsh (2009), Human-Animal Bonds II: The Role of Pets in Family Systems and Family Therapy.

na sua redação atual, alargando o regime de faltas por motivo de falecimento de cônjuge, parente ou afim e garantindo o direito ao luto por falecimento de animal de companhia registado no Sistema de Informação de Animais de Companhia (SIAC).

Artigo 2.º
Alteração ao Código do Trabalho

São alterados os artigos **249.º** e **251.º** do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, e alterado pelas Leis n.os 105/2009, de 14 de setembro, 53/2011, de 14 de outubro, 23/2012, de 25 de junho, 47/2012, de 29 de agosto, 69/2013, de 30 de agosto, 27/2014, de 8 de maio, 55/2014, de 25 de agosto, 28/2015, de 14 de abril, 120/2015, de 1 de setembro, 8/2016, de 1 de abril, 28/2016, de 23 de agosto, 73/2017, de 16 de agosto, 14/2018, de 19 de março, 90/2019, de 4 de setembro, e 93/2019, de 4 de setembro, os quais passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 249.º
[…]

1 – .....
2 – .....:

a) .....;
b) A motivada por falecimento de cônjuge, parente ou afim, **bem como de animal de companhia do agregado familiar registado no Sistema de Informação de Animais de Companhia (SIAC)**, nos termos do artigo 251.º;
c) .....;
d) .....;
e) .....;
f) .....;
g) .....;
h) .....;
i) .....;
j) .....;
k) .....

3 – .....

Artigo 251.º
[…]

1 – .....:

a) Até **oito** dias consecutivos, por falecimento de cônjuge não separado de pessoas e bens ou de parente ou afim no 1.º grau na linha reta;
b) Até **cinco** dias consecutivos, por falecimento de outro parente ou afim na linha recta ou no 2.º grau da linha colateral.
c) **Até um dia, por falecimento de animal de companhia do agregado familiar registado no Sistema de Informação de Animais de Companhia (SIAC).**

2 – .....
3 – .....»

Artigo 3.º

Alteração à Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas

É alterado o artigo **134.º** da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, e alterada pelas Leis n.os 82-B/2014, de 31 de dezembro, 84/2015, de 7 de agosto, 18/2016, de 20 de junho, 42/2016, de 28 de dezembro, 25/2017, de 30 de maio, 70/2017, de 14 de agosto, 73/2017, de 16 de agosto, 49/2018, de 14 de agosto, 71/2018, de 31 de dezembro, Decreto-Lei n.º 6/2019, de 14 de janeiro, e Leis n.os 79/2019, de 2 de setembro, 82/2019, de 2 de setembro, e 2/2020, de 31 de março, o qual passa a ter a seguinte redação:

Artigo 134.º

[…]

1 – .....

2 – .....:

a) .....;

b) As motivadas por falecimento do cônjuge, parentes ou afins, **bem como de animal de companhia do agregado familiar registado no Sistema de Informação de Animais de Companhia (SIAC);**

c) .....;

d) .....;

e) .....;

f) .....;

g) .....;

h) .....;

i) .....;

j) .....;

k) .....;

l) .....;

m) .....;

n) .....

3 – .....

4 – .....:

a) .....;

b) .....;

c) .....

5 – .....

6 – .....»

Artigo 4.º

Entrada em vigor

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

Palácio de São Bento, 8 de outubro de 2020.

A Deputada não inscrita Cristina Rodrigues.

(*) O texto inicial foi substituído a pedido do autor a 16 de outubro de 2020 [*Vide* DAR II Série-A n.º 14 (2020.10.08)].

PROJETO DE LEI N.º 569/XIV/2.ª
CRIA O APOIO DE DESLOCALIZAÇÃO A ATRIBUIR A PROFESSORES

Os professores são dos trabalhadores da Função Pública que vivem mais inconstantes ao longo da sua vida profissional, com reflexos muito significativos para a sua organização pessoal e acompanhamento familiar.

Muitas questões se colocam em relação ao que é imposto aos docentes e a um conjunto de direitos que não lhes são reconhecidos. A precariedade com que se confrontam muitos professores é um exemplo da inconstância referida, que leva o PEV a defender a vinculação desses quadros após três anos de docência. É da mais elementar justiça! Outro exemplo da indiferença a que sucessivos Governos têm votado os professores é o não rejuvenescimento do corpo docente, acompanhado de um desgaste muito acentuado e de níveis de stress amplamente reconhecidos dos profissionais que lecionam, o que leva o PEV a propor que, ao fim de 36 anos de exercício de funções, os Professores devem poder aposentar-se sem quaisquer penalizações. Estes são apenas alguns exemplos, entre muitos que aqui poderiam ser enunciados.

Para além de tudo o mais, muitos Professores confrontam-se com o facto de serem colocados em escolas bastante distantes do seu local de residência, o que comporta custos bastante elevados para a sua vida pessoal, com reflexo, certamente, na sua vida profissional. Desde logo, uma situação destas não lhes permite prestar o apoio e o acompanhamento familiar que lhes é devido, o que, muitas vezes, não é nada fácil de suportar. Por outro lado, as distâncias são por vezes de tal ordem, que obrigam os docentes a ter de encontrar uma residência temporária para poderem trabalhar, uma vez que não é viável fazerem tantos quilómetros diariamente, entre a escola e a sua habitação. Muitos, por incapacidade financeira de arrendar uma casa, sujeitam-se mesmo a arrendar um quarto e, por vezes, até em situação de partilha, para que os custos não sejam tão elevados.

Esta é uma situação em relação à qual os diversos Governos têm assobiado para o lado, sem atender às dificuldades que estas deslocalizações de docentes representam. O que se verifica é que estes docentes deslocalizados têm de pagar, e muito, para trabalhar. Têm custos bastante significativos e sujeitam-se a ver uma parte substancial do seu salário servir para suportar uma habitação adicional, que lhe leva uma boa fatia do vencimento.

Tendo em conta esta realidade, o PEV já propôs, em sede de Orçamento do Estado, a criação de um apoio, que se traduza num adicional salarial, destinado a professores deslocalizados que, comprovadamente, necessitem de encontrar uma solução residencial, devido à distância entre a escola em que são colocados e o seu domicílio. Essa proposta foi rejeitada, mas o PEV considera que deve insistir nos seus termos, tendo em conta a justiça da solução apontada e a necessidade de, de uma vez por todas, se encarar a dura realidade de os Professores serem recorrentemente prejudicados no exercício das suas funções.

O que o PEV propõe é que, no caso de um Professor ser colocado a mais de 50 km do seu local de residência, e na circunstância de ter de arrendar um espaço para habitar nos períodos letivos em que está a dar aulas, o Estado deve assumir um apoio a essa deslocalização, tendo em conta os elevados custos que comporta. Os termos concretos do apoio a prestar devem, na perspetiva dos Verdes, resultar de um acordo entre as estruturas sindicais representativas dos professores e o Governo.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar de Os Verdes apresenta o seguinte projeto de lei:

Artigo 1.º
Objeto

A presente lei cria o apoio de deslocalização a atribuir a docentes, mediante as condições previstas nos artigos seguintes.

Artigo 2.º
Âmbito

O apoio de deslocalização aplica-se a educadores de infância e a professores do ensino básico e do ensino secundário colocados em estabelecimento de ensino público.

Artigo 3.º
Atribuição

O apoio de deslocalização é devido aos docentes referidos no artigo 2.º, quando estes são colocados em estabelecimento de ensino localizado a mais de 50 km dos respetivos domicílios fiscais e quando, comprovadamente, arrendam um espaço habitacional nas proximidades do local de trabalho.

Artigo 4.º
Modelo e valor

1 – O modelo e o valor do apoio de deslocalização são negociados entre o Governo e as estruturas sindicais representativas dos professores.

2 – Sem prejuízo do estabelecido no número anterior, o apoio de deslocalização é feito sob a forma de valor pecuniário e deve cobrir, no mínimo, metade dos custos adicionais que os docentes deslocalizados são obrigados a suportar, por motivo de arrendamento para habitação.

Artigo 5.º
Negociações

Compete ao Governo, através do Ministério que tutela a Educação, garantir as condições para o início e o decurso das negociações a encetar com as estruturas sindicais.

Artigo 6.º
Regulamentação

Findas as negociações, o Governo regulamenta os termos de atribuição do apoio de deslocalização previsto na presente lei, no prazo máximo de 120 dias.

Artigo 7.º
Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor com o Orçamento do Estado aprovado após a sua publicação.

Assembleia da República, 15 de outubro de 2020.

Os Deputados do PEV: Mariana Silva — José Luís Ferreira.

PROJETO DE LEI N.º 570/XIV/2.ª
IMPOSIÇÃO TRANSITÓRIA DA OBRIGATORIEDADE DO USO DE MÁSCARA EM ESPAÇOS PÚBLICOS

(Texto inicial)

Exposição de motivos

A preocupação crescente com a situação epidemiológica no nosso País, em resultado da descontrolada escalada de contágios que vivemos pelo menos desde o início do mês de setembro, há muito que aconselham a adoção de medidas mais robustas de prevenção e mitigação da transmissão do vírus causador da doença COVID-19.

Com efeito, a sucessiva multiplicação do número de infetados e de internamentos hospitalares demonstram a insuficiência das medidas até agora determinadas pelas autoridades nacionais, justificando plenamente a adoção, necessariamente transitória, da obrigatoriedade do uso de máscaras ou viseira em espaços públicos, como forma de contenção da expansão de contágios.

Assim, ao abrigo da alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição e da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, os Deputados do Grupo Parlamentar do PSD apresentam o seguinte projeto de lei:

Artigo 1.º
Objeto

A presente lei determina a obrigatoriedade do uso de máscara ou viseira para o acesso ou permanência nos espaços e vias públicas.

Artigo 2.º
Âmbito territorial

A presente lei aplica-se em todo o território nacional.

Artigo 3.º
Uso de máscara ou viseira

1 – É obrigatório o uso de máscara ou viseira a pessoas com idade superior a 10 anos para o acesso, circulação ou permanência nos espaços e vias públicas sempre que o distanciamento físico recomendado pela Autoridade de Saúde Nacional se mostre impraticável.

2 – A obrigatoriedade referida no número anterior é dispensada mediante a apresentação de:

a) Atestado médico de incapacidade multiusos ou declaração médica, no caso de se tratar de pessoas com deficiência cognitiva, do desenvolvimento e perturbações psíquicas;

b) Declaração médica que ateste que a condição clínica da pessoa não se coaduna com o uso de máscaras.

3 – A obrigatoriedade referida no n.º 1 é, ainda, dispensada quando o uso de máscara ou viseira seja incompatível com a natureza das atividades que as pessoas se encontrem a realizar.

Artigo 4.º
Fiscalização

A fiscalização do cumprimento das obrigações previstas na presente lei compete à Guarda Nacional Republicana, à Polícia de Segurança Pública, à Polícia Marítima e às polícias municipais.

Artigo 5.º
Regime contraordenacional

O incumprimento da obrigação estabelecida no artigo 3.º constitui contraordenação nos termos previstos no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 28-B/2020, de 26 de junho, na sua atual redação.

Artigo 6.º
Direito subsidiário

Em tudo o que se não se encontre previsto na presente lei aplica-se subsidiariamente o regime contraordenacional previsto no Decreto-Lei n.º 28-B/2020, de 26 de junho, na sua redação atual, e o regime geral do ilícito de mera ordenação social, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual.

Artigo 7.º
Vigência

O disposto na presente lei vigora por um período de 120 dias, contados a partir do dia seguinte ao da sua publicação, sem prejuízo da sua eventual renovação.

Palácio de São Bento, 16 de outubro de 2020.

(Texto substituído a pedido do autor)

Exposição de motivos

A preocupação crescente com a situação epidemiológica no nosso País, em resultado da descontrolada escalada de contágios que vivemos pelo menos desde o início do mês de setembro, há muito que aconselham a adoção de medidas mais robustas de prevenção e mitigação da transmissão do vírus causador da doença COVID-19.

Com efeito, a sucessiva multiplicação do número de infetados e de internamentos hospitalares demonstram a insuficiência das medidas até agora determinadas pelas autoridades nacionais, justificando plenamente a adoção, necessariamente transitória, da obrigatoriedade do uso de máscaras ou viseira em espaços públicos, como forma de contenção da expansão de contágios.

É evidente, no entanto, que existem diferenças entre a situação que se vive no Continente e aquelas que se observam nas Regiões Autónomas e, nesse sentido, deve cometer-se a cada uma das Regiões a competência para a modulação desta medida.

Assim, ao abrigo da alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição e da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, os Deputados do Grupo Parlamentar do PSD apresentam o seguinte projeto de lei:

Artigo 1.º
Objeto

A presente lei determina a obrigatoriedade do uso de máscara ou viseira para o acesso ou permanência nos espaços e vias públicas.

Artigo 2.º
Âmbito territorial

A presente lei aplica-se em todo o território nacional.

Artigo 3.º
Uso de máscara ou viseira

1 – É obrigatório o uso de máscara ou viseira a pessoas com idade superior a 10 anos para o acesso, circulação ou permanência nos espaços e vias públicas sempre que o distanciamento físico recomendado pela Autoridade de Saúde Nacional se mostre impraticável.
2 – A obrigatoriedade referida no número anterior é dispensada mediante a apresentação de:

a) Atestado médico de incapacidade multiusos ou declaração médica, no caso de se tratar de pessoas com deficiência cognitiva, do desenvolvimento e perturbações psíquicas;
b) Declaração médica que ateste que a condição clínica da pessoa não se coaduna com o uso de máscaras.

3 – A obrigatoriedade referida no n.º 1 é, ainda, dispensada quando o uso de máscara ou viseira seja incompatível com a natureza das atividades que as pessoas se encontrem a realizar.

Artigo 4.º
Fiscalização

A fiscalização do cumprimento das obrigações previstas na presente lei compete à Guarda Nacional Republicana, à Polícia de Segurança Pública, à Polícia Marítima e às polícias municipais.

Artigo 5.º
Regime contraordenacional

O incumprimento da obrigação estabelecida no artigo 3.º constitui contraordenação nos termos previstos no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 28-B/2020, de 26 de junho, na sua atual redação.

Artigo 6.º
Direito subsidiário

Em tudo o que se não se encontre previsto na presente lei aplica-se subsidiariamente o regime contraordenacional previsto no Decreto-Lei n.º 28-B/2020, de 26 de junho, na sua redação atual, e o regime geral do ilícito de mera ordenação social, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual.

Artigo 7.º
Aplicação nas Regiões Autónomas

O disposto no presente diploma aplica-se, nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, com as devidas adaptações, atendendo às especificidades regionais, mediante decisão do respetivo Governo Regional.

Artigo 8.º
Vigência

O disposto na presente lei vigora por um período de 120 dias, contados a partir do dia seguinte ao da sua

publicação, sem prejuízo da sua eventual renovação.

Palácio de São Bento, 16 de outubro de 2020.

Os Deputados do PSD: Rui Rio — Adão Silva — Carlos Peixoto — Luís Marques Guedes — Catarina Rocha Ferreira — Mónica Quintela — Márcia Passos — André Coelho Lima — Artur Soveral Andrade — Sandra Pereira — André Neves — Sara Madruga da Costa — Duarte Marques — Fernando Negrão — Hugo Carneiro — José Cancela Moura — Lina Lopes — Emília Cerqueira.

———

PROJETO DE LEI N.º 571/XIV/2.ª

ALARGA A PROTEÇÃO CONFERIDA PELA PRESTAÇÃO SOCIAL PARA A INCLUSÃO (QUARTA ALTERAÇÃO AO DECRETO-LEI N.º 126-A/2017, DE 6 DE OUTUBRO)

Exposição de motivos

A Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência (CDPD) no seu artigo 28.º estatui que «os Estados Parte reconhecem o direito das pessoas com deficiência à proteção social e ao gozo desse direito sem discriminação com base na deficiência e tomarão as medidas apropriadas para salvaguardar e promover o exercício deste direito» através de diversas medidas das quais destacamos as que se destinam a:

a) «Assegurar às pessoas com deficiência, em particular às mulheres e raparigas com deficiência e pessoas idosas com deficiência, o acesso aos programas de proteção social e aos programas de redução da pobreza»;
b) «Assegurar às pessoas com deficiência e às suas famílias que vivam em condições de pobreza, o acesso ao apoio por parte do Estado para suportar as despesas relacionadas com a sua deficiência, incluindo a formação, aconselhamento, assistência financeira e cuidados adequados» e, ainda,
c) «Assegurar o acesso igual das pessoas com deficiência a benefícios e programas de aposentação».

A Prestação Social para a Inclusão (PSI), criada pelo Decreto-Lei n.º 126-A/2017, é um instrumento de grande importância para assegurar o cumprimento destes objetivos. Na verdade, a PSI constitui uma medida que, no plano conceptual, representa uma mudança de paradigma na proteção social das pessoas com deficiência face à situação existente, distanciando-se de políticas assistencialistas, uma vez que se funda numa perspetiva de cidadania, permite a acumulação com rendimentos do trabalho e virá simplificar todo o sistema de proteção social nesta área.

No entanto, a medida carece de aperfeiçoamento para poder corresponder, de forma cabal, aos objetivos que pretende alcançar.

O Mecanismo Nacional de Monitorização da Implementação da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (Me-CDPD) aquando da publicação do diploma que criou a PSI já tinha identificado algumas questões acerca das quais elaborou recomendações ao Governo, de que destacamos as seguintes:

1 – Tratando-se de uma prestação que tem por objetivo (entre outros) apoiar as pessoas com deficiência ou incapacidade que se encontram em situação de pobreza, importa estabelecer um valor distinto para a população com deficiência considerando os custos acrescidos que advêm desta condição;

2 – Não deveriam ser estabelecidas restrições de acesso à nova Prestação Social de Inclusão (PSI), em razão da idade ou grau de incapacidade atestado, sob pena de se estabelecerem fatores acrescidos de desigualdade;

3 – No caso das pessoas com 60% a 79% de incapacidade, a acumulação da totalidade da componente

base deve ser possível com o valor da remuneração mensal mínima garantida (salário mínimo).

O Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda, na linha das observações do Me-CDPD, identificou um conjunto de alterações essenciais com vista à sua concretização, que permitem reforçar uma prestação social tão importante que representou uma viragem histórica na política de proteção social das pessoas com deficiência e uma oportunidade de melhoria de vida para muitas pessoas. Assim, em primeiro lugar, este projeto de lei alarga o acesso à PSI a pessoas com deficiência inferior a 60% que estejam em situação de especial incapacidade ou deficiência e a quem adquira a deficiência após os 55 anos sem que tal decorra dos processos de envelhecimento natural. Em segundo lugar, amplia-se o limite da acumulação da PSI com rendimentos do trabalho, fazendo-a corresponder à soma do Rendimento Mínimo Mensal Garantido com o valor de referência anual da componente de base da PSI.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda, apresentam o seguinte projeto de lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei procede à quarta alteração ao Decreto-Lei n.º 126-A/2017, de 6 de outubro, alterado pela Lei n.º 114/2017, de 29 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 33/2018, de 15 de maio, e pelo Decreto-Lei n.º 136/2019, alargando a proteção conferida pela prestação social para a inclusão.

Artigo 2.º

Alterações ao Decreto-Lei n.º 126-A/2017, de 6 de outubro

São alterados os artigos 15.º e 20.º do Decreto-Lei n.º 126-A/2017, com as posteriores alterações, que passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 15.º

(…)

1 – .....

2 – O reconhecimento do direito à prestação pode abranger, excecionalmente, titulares de um grau de incapacidade inferior a 60%, que estejam numa situação de incapacidade e/ou dependência especialmente gravosa atestada por parecer do IRN.

3 – (*Anterior n.º 2*.)

4 – (*Anterior n.º 3*.)

5 – Sem prejuízo do disposto no número anterior, o direito à prestação é ainda reconhecido a quem adquira deficiência ou incapacidade após os 55 anos que, comprovadamente, não resulte de processos degenerativos associados ao normal envelhecimento.

6 – (*Anterior n.º 5*.)

7 – (*Anterior n.º 6*.)

8 – (*Anterior n.º 7*.)

Artigo 20.º

(…)

1 – .....

2 – .....

3 – Nas situações em que o titular aufira rendimentos de trabalho, o limite máximo anual de acumulação da prestação com esses rendimentos corresponde à soma da Retribuição Mínima Mensal Garantida com o valor de referência anual da componente base em vigor.

4 – .....

5 – .....»

Artigo 3.º
Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor com a publicação da Lei do Orçamento do Estado posterior à sua aprovação.

Assembleia da República, 16 de outubro de 2020.

As Deputadas e os Deputados do BE: José Manuel Pureza — Pedro Filipe Soares — Mariana Mortágua — Jorge Costa — Alexandra Vieira — Beatriz Gomes Dias — Fabíola Cardoso — Isabel Pires — Joana Mortágua — João Vasconcelos — José Maria Cardoso — José Moura Soeiro — Luís Monteiro — Maria Manuel Rola — Moisés Ferreira — Nelson Peralta — Ricardo Vicente — Sandra Cunha — Catarina Martins.

_____

PROJETO DE LEI N.º 572/XIV/2.ª
DETERMINA AS CIRCUNSTÂNCIAS EM QUE É PERMITIDA A INSEMINAÇÃO *POST MORTEM* E ALTERA A LEI N.º 32/2006, DE 26 DE JULHO RELATIVA À PROCRIAÇÃO MEDICAMENTE ASSISTIDA

Exposição de motivos

A infertilidade tem hoje uma resposta mais eficaz, que é o resultado de longos anos de investigação na procura das melhores soluções terapêuticas.

É inegável que a descoberta e o desenvolvimento das técnicas de procriação medicamente assistida trouxeram uma nova esperança a milhares de pessoas que estavam confrontadas com um diagnóstico de infertilidade. Constituem um enorme avanço e são parte integrante da saúde sexual e reprodutiva.

Demos passos muito relevantes nesta matéria, permitindo que os casais e as mulheres possam recorrer às técnicas de procriação medicamente assistida e assim concretizar o sonho de ter o tão desejado filho.

Nos últimos anos, as alterações introduzidas na lei permitiu alargar o acesso das mulheres às técnicas de procriação medicamente assistida independentemente do diagnóstico de infertilidade, como já era possível para os casais com doenças familiares graves que possam ser evitadas na descendência através do recurso a testes genéticos pré-implantação que identificam os embriões que, a darem origem a gravidez, iriam resultar em crianças com a referida doença.

Importa, no entanto, ultrapassar as crescentes dificuldades no acesso às técnicas de procriação medicamente assistida. São conhecidas as elevadas listas de espera, a carência de profissionais de saúde na área da saúde reprodutiva, o número reduzido de centros públicos de procriação medicamente assistida. É preciso investir e reforçar a capacidade de resposta pública e assegurar efetivamente o acesso às técnicas de procriação medicamente assistida, reduzindo as listas de espera. Temos proposto o alargamento do número de centros públicos de procriação medicamente assistida, sobretudo na região sul, reforçar a formação e a contratação de profissionais de saúde, sob pena de a lei estabelecer o direito, mas por falta de meios não ser efetivo.

O Serviço Nacional de Saúde, sendo o instrumento para garantir o direito de todos à saúde, também na área da saúde reprodutiva, desempenha um papel de enorme importância para assegurar o acesso à saúde neste âmbito.

Reconhecendo-se o universo cada vez mais alargado de pessoas e situações abrangidas, não se exclui eventuais intervenções legislativas que possibilitem a correção de insuficiências identificadas da lei, como é o

caso da possibilidade de recurso *post mortem*, para o entendemos que faz sentido o seu alargamento. Propomos que a lei possa contemplar a possibilidade de inseminação *post mortem*.

Pretende-se assim, criar uma solução para os casos em que tendo a mulher iniciado um processo de procriação medicamente assistida, durante a doença do seu marido ou companheiro, e este crio-preservado o seu sémen e com consentimento prévio assinado, não possa dar seguimento ao desejo do casal e a um projeto de vida em comum e refletida em conjunto porque, entretanto, falece antes da conclusão dos mencionados procedimentos.

Nestes termos, ao abrigo da alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição e da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, os Deputados da Grupo Parlamentar do PCP apresentam o seguinte projeto de lei:

Artigo 1.º
Objeto

A presente lei procede à sétima alteração à Lei n.º 32/2006, de 26 de julho, que regula a utilização de técnicas de procriação medicamente assistida, modificando as circunstâncias em que pode ocorrer a inseminação *post mortem*.

Artigo 2.º
Alteração à Lei n.º 32/2006, de 26 de julho

Os artigos 22.º e 23.º da Lei n.º 32/2006, de 26 de julho, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 22.º
[…]

1 – Existindo um projeto parental claramente definido e convencionado por escrito, a circunstância de ocorrer a morte do marido ou do homem com quem a mulher vive em união de facto, permite que esta utilize determinadas técnicas de procriação medicamente assistida.

2 – As técnicas de procriação medicamente assistida previstas no número anterior consistem na inseminação da mulher com sémen do falecido ou na transferência *post mortem* de embrião, e só podem ser realizadas em momento posterior ao prazo tido como adequado à indispensável ponderação da referida decisão.

3 – A inseminação *post mortem* é aplicável nas situações em que se verifique fundado receio de diagnóstico de esterilidade, e em que o sémen é recolhido com o propósito de ser usado para inseminação do cônjuge ou da mulher com quem o homem vive em união de facto, e este vier a falecer no decurso do período estabelecido para a conservação do sémen.

Artigo 23.º
[…]

1 – Se, da realização das técnicas de procriação medicamente assistida referidas no artigo anterior resultar gravidez da mulher inseminada, a criança que vier a nascer é nos termos da lei filha do falecido.

2 – .....»

Artigo 3.º
Produção de efeitos

A presente lei aplica-se ainda às situações que tendo ocorrido em momento anterior ao da entrada em vigor, estejam tal como estipulado no artigo 22.º em conformidade com projeto parental previamente definido.

Artigo 4.º
Entrada em vigor

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

Assembleia da República, 16 de outubro de 2020.

Os Deputados do PCP: Paula Santos — João Dias — João Oliveira — António Filipe — Duarte Alves — Diana Ferreira — Alma Rivera — Jerónimo de Sousa — Ana Mesquita — Bruno Dias.

———

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 732/XIV/2.ª

SUSPENSÃO DO PRAZO DE FUNCIONAMENTO DA COMISSÃO EVENTUAL DE INQUÉRITO PARLAMENTAR À ATUAÇÃO DO ESTADO NA ATRIBUIÇÃO DE APOIOS NA SEQUÊNCIA DOS INCÊNDIOS DE 2017 NA ZONA DO PINHAL INTERIOR DURANTE O PERÍODO DE APRECIAÇÃO DO ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2021

Tendo a Comissão Eventual de Inquérito Parlamentar à atuação do Estado na atribuição de apoios na sequência dos incêndios de 2017 na zona do Pinhal Interior solicitado, nos termos do n.º 1 do artigo 11.º do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares, aprovado pela Lei n.º 5/93, de 1 de março, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 126/97, de 10 de dezembro, pela Lei n.º 15/2007, de 3 de abril, e pela Lei n.º 29/2019, de 23 de abril, a suspensão do prazo de funcionamento de 23 de outubro a 1 de dezembro de 2020, nos termos regimentais e legais aplicáveis, apresento à Assembleia da República o seguinte projeto de resolução:

«A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, suspender a contagem do prazo de funcionamento da Comissão Eventual de Inquérito Parlamentar à atuação do Estado na atribuição de apoios na sequência dos incêndios de 2017 na zona do Pinhal Interior de 23 de outubro a 1 de dezembro de 2020.»

Palácio de São Bento, 16 de outubro de 2020.

O Presidente da Assembleia da República, Eduardo Ferro Rodrigues.

———

PROJETO DE DELIBERAÇÃO N.º 11/XIV/2.ª

SUSPENSÃO DOS TRABALHOS DAS COMISSÕES PARLAMENTARES DURANTE O PROCESSO ORÇAMENTAL

A Assembleia da República, tomando em consideração os trabalhos referentes à apreciação da proposta de lei de Orçamento do Estado para 2021, o interesse das Deputadas e dos Deputados no seu acompanhamento (de acordo com o disposto no artigo 206.º do Regimento da Assembleia da República) e, ainda, o calendário fixado para o processo orçamental, delibera:

1 – Suspender as reuniões das comissões parlamentares durante o período de apreciação, na especialidade, da proposta de lei de Orçamento do Estado para 2021 e até à sua votação final global, excecionando-se as reuniões necessárias à apreciação do mesmo ou sobre assuntos inadiáveis ou urgentes, como a necessidade de dar resposta à pandemia da doença COVID-19.

2 – Sem prejuízo do referido no número anterior, as comissões parlamentares podem ainda reunir para tratamento de matérias relacionadas com a aplicação do Estatuto dos Deputados, escrutínio de iniciativas europeias e apreciação de matérias relacionadas com a Dimensão Parlamentar da Presidência Portuguesa do Conselho da União Europeia, bem como outras que mereçam consenso dos grupos parlamentares nelas representados.

3 – A Comissão Eventual para o Acompanhamento da Aplicação das Medidas de Resposta à Pandemia da Doença COVID-19 e do Processo de Recuperação Económica e Social pode prosseguir os seus trabalhos, de forma a cumprir o respetivo mandato.

Palácio de São Bento, 16 de outubro de 2020.

O Presidente da Assembleia da República, Eduardo Ferro Rodrigues.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.