

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

ENTRE

A REPÚBLICA DA MAURÍCIA

E A REPÚBLICA PORTUGUESA

A República da Maurícia e a República Portuguesa 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 1º

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 96º 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 90º da referida Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, adotada ao abrigo dos seus artigos 90º e 94º, 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 4º 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 2º 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 2º

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 3º

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 número 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 4º

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 nos números 3, 4 e 5 deste artigo, conceder à empresa de transporte aéreo designada, em conformidade com o número 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 5º

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 3º 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 número 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 21º.

ARTIGO 6º

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 7º **Trânsito direto**

Passageiros, bagagem e carga em trânsito direto através do território de uma Parte e que não abandone a área do aeroporto reservada a esse fim serão sujeitos apenas a um controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança destinados 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 8º **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 número 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 9º **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 5º (Revogação ou suspensão da autorização de exploração) deste Acordo.

3. Sem prejuízo das obrigações referidas no artigo 33º 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 33º 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 número 3 deste artigo, seja negado pelos representantes dessa empresa, a outra Parte pode inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no número 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 números 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 10º

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 derogar 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 Detecção, adotada em Montreal, em 01 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 número 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 de consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte.

ARTIGO 11º

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 número 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 números 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 12º

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 números 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 13º

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 14º

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 15º **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 5º.

ARTIGO 16º

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 17º

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 número 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 número 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 18º **Estatísticas**

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

ARTIGO 19º
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 das 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 auto assistência e assistência em escala prestados por um 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 20º
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 21º

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 5º (Recusa, Revogação, Suspensão e Limitação de Direitos), 9º (Segurança Aérea) e 10º (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 22º

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 21º.

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

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 23º **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 número 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 24º

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 25º

Registo na OACI

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

ARTIGO 26º

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 _____ no dia ___ de ____ de _____, 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 da Maurícia

Pela República Portuguesa

ANEXO

Secção 1

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 da Maurícia:

<u>Pontos na Maurícia</u>	<u>Pontos Intermédios</u>	<u>Pontos em Portugal</u>	<u>Pontos Além</u>
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 Portuguesa:

<u>Pontos em Portugal</u>	<u>Pontos Intermédios</u>	<u>Pontos na Maurícia</u>	<u>Pontos Além</u>
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).