

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

ENTRE

A REPÚBLICA PORTUGUESA

E

OS EMIRADOS ÁRABES UNIDOS

Índice dos Artigos

PREÂMBULO

ARTIGO 1.º - DEFINIÇÕES

ARTIGO 2.º - CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO

ARTIGO 3.º - DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO

ARTIGO 4.º - RECUSA, REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO E LIMITAÇÃO DA AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO

ARTIGO 5.º - PRINCÍPIOS QUE REGEM A OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS ACORDADOS

ARTIGO 6.º - DIREITOS ALFANDEGÁRIOS E OUTROS ENCARGOS

ARTIGO 7.º - APLICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO NACIONAL E REGULAMENTAÇÃO

ARTIGO 8.º - TRÁFEGO EM TRÂNSITO DIRETO

ARTIGO 9.º - CERTIFICADOS DE NAVEGABILIDADE E DE COMPETÊNCIA

ARTIGO 10.º - SEGURANÇA AÉREA

ARTIGO 11.º - TAXAS DE UTILIZAÇÃO

ARTIGO 12.º - SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

ARTIGO 13.º - ATIVIDADES COMERCIAIS

ARTIGO 14.º - TRANSFERÊNCIA DE FUNDOS

ARTIGO 15.º - NOTIFICAÇÃO DE PROGRAMAS

ARTIGO 16.º - TARIFAS

ARTIGO 17.º - TROCA DE INFORMAÇÕES

ARTIGO 18.º - CONSULTAS

ARTIGO 19.º - RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS

ARTIGO 20.º - REVISÃO

ARTIGO 21.º - REGISTO

ARTIGO 22.º - DURAÇÃO E DENÚNCIA

ARTIGO 23.º - ENTRADA EM VIGOR

PREÂMBULO

A REPÚBLICA PORTUGUESA e os EMIRADOS ÁRABES UNIDOS (doravante designados por Partes);

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

Desejando concluir um Acordo com o objetivo de estabelecer e operar Serviços Aéreos entre e para além dos seus territórios;

Considerando a importância do transporte aéreo como uma forma de criar e promover a amizade, a compreensão e a cooperação entre os povos dos dois países;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades do transporte aéreo internacional;

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1.º
DEFINIÇÕES

1. Para efeitos do presente Acordo, a menos que as circunstâncias o exijam de outro modo, a expressão:

a) “Autoridade Aeronáutica” significa, no caso da República Portuguesa, o Instituto Nacional de Aviação Civil; e no caso dos Emirados Árabes Unidos (EAU), a Autoridade Geral da Aviação Civil; ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar qualquer função relacionada com o presente Acordo;

b) “Serviços Acordados” significa Serviços Aéreos Regulares Internacionais entre os respetivos territórios da República Portuguesa e dos Emirados Árabes Unidos (EAU) nas rotas especificadas para o transporte de passageiros, bagagem e carga, separadamente ou em qualquer combinação;

c) “Acordo” significa o presente Acordo, seus Anexos em aplicação, e qualquer emenda ao Acordo ou aos seus Anexos;

d) “Serviço Aéreo”, “Empresa de Transporte Aéreo”, “Serviço Aéreo Internacional”, e “escala para fins não comerciais” têm os significados que lhes são atribuídos respetivamente no Artigo 96º da Convenção;

e) “Anexo 1” inclui o quadro de rotas apenso ao presente Acordo e todas as cláusulas ou notas constantes desse Anexo 1 e qualquer modificação nele feita em conformidade com as disposições do Artigo 20º do presente Acordo;

f) “Convenção” significa a Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944, e inclui: (i) qualquer emenda à Convenção ao abrigo do Artigo 94.º (a) da referida Convenção e que tenha sido ratificada por ambas as Partes; e (ii) qualquer anexo ou emenda adotados ao abrigo do Artigo 90.º da referida Convenção, na medida em que esses anexos ou emendas se encontrem em vigor para ambas as Partes;

g) “Empresas designadas” significa qualquer empresa ou empresas de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do Artigo 3º do presente Acordo;

h) “Tarifas” significa os preços do transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições em que se aplicam, assim como os preços e condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, com exclusão, todavia, das remunerações ou condições relativas ao transporte de correio;

i) “Território” relativamente a um Estado tem o significado definido no Artigo 2.º da Convenção;

j) “Tráfego” significa o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio;

k) “Taxas de Utilização” significa taxas impostas às transportadoras aéreas pelas autoridades competentes ou por elas permitido que se imponham pela utilização de infra-estruturas aeroportuárias, instalações associadas e/ou de serviços de navegação aérea, incluindo serviços relacionados e facilidades relativas às aeronaves, às suas tripulações, passageiros, bagagem, carga e correio;

l) “Estados-Membros” significa qualquer Estado-Membro da União Europeia;

2. Os Anexos ao presente Acordo são considerados parte integrante do mesmo.

3. Ao implementar o presente Acordo, as Partes atuarão em conformidade com as disposições da Convenção desde que tais disposições sejam aplicáveis aos Serviços Aéreos Internacionais.

ARTIGO 2.º

CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados no presente Acordo de modo a permitir que as suas empresas designadas se estabeleçam e operem os Serviços Acordados.

2. As empresas designadas de cada Parte usufruirão dos seguintes direitos:

a) O direito de sobrevoar o Território da outra Parte sem aterrar;

b) O direito de fazer escalas, para fins não comerciais, no Território da outra Parte, e

c) O direito de fazer escalas no Território da outra Parte, com o fim de embarcar e/ou desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, no âmbito da operação dos Serviços Acordados.

3. Adicionalmente, a(s) empresa(s) de cada Parte, para além das empresas designadas ao abrigo do Artigo 3.º, usufruirão dos direitos especificados no parágrafo 2(a) e 2(b) do presente Artigo.

4. Nenhuma disposição deste Artigo poderá ser entendida como conferindo às empresas designadas de qualquer das Partes o direito de embarcar, no Território da outra Parte, tráfego transportado contra remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no Território dessa outra Parte.

5. Se por motivo de conflito armado, perturbações ou acontecimentos de ordem política, ou circunstâncias especiais e extraordinárias, a Empresa Designada de uma Parte não puder operar serviços nas suas rotas normais, a outra Parte deverá esforçar-se por facilitar a continuidade desse serviço através de adequados reajustamentos temporários das rotas, conforme mutuamente decidido pelas Partes.

6. As Empresas Designadas terão o direito de usufruir de todas as pistas, aeroportos e outras facilidades providenciadas pelas Partes numa base não-discriminatória.

ARTIGO 3.º

DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO

1. Cada Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas de transporte aéreo para explorar os Serviços Acordados e de retirar ou alterar a designação de qualquer dessas empresas ou de substituir uma empresa de transporte aéreo por outra previamente designada. A referida designação poderá especificar o âmbito da autorização concedida a cada empresa de transporte aéreo relativamente à operação dos Serviços Acordados. As designações e quaisquer alterações às mesmas deverão ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte através dos canais diplomáticos.

2. Uma vez recebida esta notificação, substituição ou alteração à mesma, bem como a apresentação dos programas da Empresa Designada, no formato estabelecido, a outra Parte deverá, sujeito às disposições dos parágrafos (3) e (4) do presente Artigo, conceder, sem demora, à(s) empresa(s) designada(s), a competente autorização de exploração.

3. Uma Parte poderá exigir que uma empresa designada pela outra Parte a satisfaça, ou seja, que se encontre habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação normalmente e razoavelmente aplicável às operações dos Serviços

Aéreos Internacionais, por tal autoridade em conformidade com as disposições da Convenção.

4. Cada Parte concederá as autorizações de exploração referidas no parágrafo (2) do presente Artigo, desde que:

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

i) se encontre estabelecida no Território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE e disponha de uma Licença de Exploração concedida por um Estado-Membro em conformidade com o direito da União Europeia; e

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

iii) a empresa tenha o seu principal local de negócios no Território do Estado-Membro do qual recebeu a Licença de Exploração válida; e

iv) a empresa seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada pelos Estados-Membros e/ou nacionais de Estados-Membros, e/ou pelos Estados enumerados no Anexo 2 do presente Acordo e/ou por nacionais desses outros Estados.

b) No caso de uma empresa designada pelos EAU:

i) se encontre estabelecida no Território dos EAU e se encontre licenciada em conformidade com o direito aplicável dos EAU; e

ii) o controlo regulamentar efetivo da empresa seja exercido e mantido pelos EAU.

c) A empresa se encontre em conformidade com as disposições estabelecidas no Artigo 10.º (“Segurança Aérea”) e no Artigo 12.º (“Segurança da Aviação Civil”).

5. Quando uma empresa tenha sido assim designada e autorizada, poderá iniciar a qualquer momento as operações do Serviços Acordados na totalidade ou em parte, desde que o programa se encontre estabelecido em conformidade com o Artigo 15.º do presente Acordo relativamente a tais serviços.

ARTIGO 4.º

RECUSA, REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO E LIMITAÇÃO DA AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO

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

a) No caso dessa empresa deixar de cumprir a legislação normalmente e razoavelmente aplicável pela Parte que concedeu esses direitos, em conformidade com a Convenção; ou

b) No caso da empresa deixar de operar, em conformidade com as condições estabelecidas no presente Acordo; ou

c) 1. No caso de uma empresa designada pela República Portuguesa:

i) não se encontrar estabelecida no Território da República Portuguesa nos termos dos Tratados UE ou não seja detentora de uma Licença de Exploração válida

concedida por um Estado-Membro, em conformidade com o direito da União Europeia; ou

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

iii) a empresa não tenha o seu principal local de negócios no Território do Estado-Membro do qual recebeu a Licença de Exploração válida; ou

iv) a empresa não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada pelos Estados-Membros e/ou nacionais de Estados-Membros, e/ou por outros Estados enumerados no Anexo 2 ao presente Acordo e/ou por nacionais desses outros Estados; ou

v) a empresa seja detentora de um Certificado de Operador Aéreo emitido por outro Estado-Membro e possa ser demonstrado que, ao exercer os direitos de tráfego ao abrigo do presente Acordo numa rota que inclua um ponto nesse outro Estado-Membro, incluindo a exploração de um serviço comercializado como serviço direto ou que de outra forma constitua um serviço direto, a empresa está efetivamente a contornar as restrições aos direitos de tráfego impostos por um acordo bilateral de serviços aéreos entre os EAU e esse outro Estado-Membro; ou

vi) a empresa seja detentora de um Certificado de Operador Aéreo emitido por um Estado-Membro e não exista um acordo bilateral de serviços aéreos entre os EAU e esse Estado-Membro e possa ser demonstrado que os direitos de tráfego necessários para realizar a operação proposta não são reciprocamente oferecidos à(s) empresa(s) designada(s) pelos EAU.

2. No caso de uma empresa designada pelos EAU:

i) não se encontre estabelecida no Território dos EAU ou não se encontre licenciada em conformidade com o direito aplicável dos EAU; ou

ii) o controlo regulamentar efetivo da empresa não seja exercido e não seja mantido pelos EAU; ou

iii) a empresa tenha uma participação maioritária e seja controlada por nacionais de um Estado que não os EAU e possa ser demonstrado que, ao exercer os direitos de tráfego ao abrigo do presente Acordo numa rota que inclui um ponto nesse outro Estado, incluindo a exploração de um serviço comercializado como serviço direto ou que de outro forma constitua um serviço direto, a empresa está efetivamente a contornar as restrições aos direitos de tráfego impostas por um acordo bilateral de serviços aéreos entre a República Portuguesa e esse outro Estado; ou

iv) a empresa tenha uma participação maioritária e seja controlada por nacionais de um Estado que não os EAU e não exista um acordo bilateral de serviços aéreos entre a República Portuguesa e esse outro Estado e possa ser demonstrado que os direitos de tráfego necessários para realizar a operação proposta não são reciprocamente oferecidos à(s) empresa(s) designada(s) pela República Portuguesa.

No exercício do direito que lhe é concedido ao abrigo do presente parágrafo, e sem prejuízo dos direitos que lhe são conferidos pelo parágrafo c) 1.v) e vi) do presente Artigo, os EAU não devem estabelecer discriminações entre as empresas da União Europeia com base na nacionalidade.

d) em conformidade com o parágrafo (6) do Artigo 10.º e o parágrafo (10) do Artigo 12.º do presente Acordo;

e) no caso da outra Parte deixar de tomar as medidas apropriadas no sentido de reforçar a segurança aérea em conformidade com o parágrafo (2) do Artigo 10.º do presente Acordo; ou

f) nos casos em que a outra Parte deixe de cumprir com qualquer decisão ou entendimento que resulte da aplicação do Artigo 19.º do presente Acordo.

2. Salvo se a imediata recusa, revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no número (1) deste artigo forem necessárias para evitar novas infrações à legislação em vigor ou à regulamentação, tal direito apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte, conforme disposto no Artigo 18.º

3. No caso de uma Parte tomar uma ação ao abrigo deste Artigo, os direitos da outra Parte ao abrigo do Artigo 19.º não serão prejudicados.

ARTIGO 5.º

PRINCÍPIOS QUE REGEM A OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS ACORDADOS

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

2. Cada Parte tomará as medidas apropriadas, no âmbito da sua jurisdição, com vista a eliminar todas as formas de discriminação e práticas anti-concorrenciais ou predatórias no exercício dos direitos e permissões estabelecidos no presente Acordo.

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

4. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, as frequências, a regularidade do serviço ou o(s) tipo(s) de aeronave(s) operados pelas empresas designadas da outra Parte, exceto nos casos em que possa ser exigido por motivos alfandegários, técnicos, operacionais ou ambientais ao abrigo de condições uniformes, consistente com o Artigo 15.º da Convenção.

5. Nenhuma Parte imporá às empresas designadas da outra Parte o requisito de primeira recusa, *uplift ratio*, emolumentos de não objeção ou qualquer outra exigência relativamente à capacidade, às frequências ou ao tráfego que não sejam conformes com os objetivos do presente Acordo.

ARTIGO 6.º

DIREITOS ADUANEIROS E OUTROS ENCARGOS

1. Cada Parte isenta as empresas designadas da outra Parte de restrições de importação, direitos aduaneiros, impostos diretos ou indiretos, emolumentos de inspeção e de todos os outros direitos e taxas nacionais e/ou locais relativamente às aeronaves bem como o seu equipamento normal, combustível, lubrificantes, equipamento de manutenção, instrumentos de aeronaves, consumíveis técnicos, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de refeições, provisões de bordo incluindo, mas não limitado a itens como talheres, alimentos, bebidas, bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos para venda ou consumo dos passageiros durante o voo e outros itens destinados a ser utilizados apenas em conexão com a operação ou com a manutenção da aeronave utilizada por essa empresa designada que opera os Serviços Acordados, bem como *stock* de bilhetes impressos, cartas de porte, qualquer material impresso em que figure a insígnia da empresa designada e publicidade usual e materiais promocionais distribuídos gratuitamente por essa empresa designada. A isenção acima referida será também aplicável aos uniformes do seu pessoal, computadores e impressoras de bilhetes, dentro de limites razoáveis, utilizados pela empresa designada de uma Parte desde que sejam temporariamente

importados no Território da outra Parte e reexportados num período máximo de 24 meses.

2. As isenções concedidas ao abrigo deste Artigo aplicam-se aos itens referidos no parágrafo (1) do presente Artigo, os quais:

- a)** tenham sido introduzidos no Território de uma Parte por ou em nome de uma empresa designada da outra Parte;
- b)** permaneçam a bordo da aeronave de uma empresa designada de uma Parte desde a chegada e até à saída do Território da outra Parte e/ou consumidos durante o voo sobre esse Território;
- c)** sejam embarcados a bordo da aeronave da empresa designada de uma Parte no Território da outra Parte e destinados a serem utilizados na operação dos Serviços Acordados;

independentemente desses itens serem ou não utilizados ou consumidos no todo ou em parte no Território da Parte que concedeu a isenção, desde que esses itens não sejam alienados no Território da referida Parte.

3. O equipamento normal de bordo, bem como os produtos, provisões e abastecimentos normalmente existentes a bordo das aeronaves utilizadas pela empresa designada de qualquer das Partes, só poderão ser descarregados no Território da outra Parte com o consentimento das autoridades aduaneiras dessa outra Parte. Nesse caso, esse equipamento e tais itens usufruirão das isenções estabelecidas no parágrafo (1) deste Artigo desde que possam ser colocados sob vigilância das referidas autoridades até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de harmonia com os regulamentos aduaneiros.

4. As isenções previstas neste Artigo serão também aplicáveis aos casos em que as empresas designadas de qualquer das Partes tenham estabelecido acordos com outra(s) empresa(s) para o empréstimo ou transferência, no Território da outra Parte, do equipamento normal e dos outros itens referidos no parágrafo (1) deste Artigo,

desde que essa outra empresa beneficie igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte.

5. Nenhuma disposição do presente Acordo impede a República Portuguesa de aplicar, numa base de não-discriminação, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos sobre o combustível fornecido no seu Território para utilização numa aeronave de uma transportadora aérea designada dos EAU que opere entre pontos situados no território da República Portuguesa e outro ponto situado nesse Território ou no Território de outro Estado-Membro. Nesse caso, os EAU terão o direito similar de, de modo recíproco e não discriminatório, impor impostos, taxas, direitos, custas ou encargos semelhantes sobre o combustível fornecido no seu Território.

ARTIGO 7.º

APLICAÇÃO DE LEGISLAÇÃO NACIONAL E REGULAMENTAÇÃO

1. A legislação, regulamentação e procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu Território de aeronaves utilizadas na navegação aérea internacional, ou relativos à exploração e navegação de tais aeronaves no seu Território, aplicar-se-ão às aeronaves operadas pela(s) transportadora(s) aéreas(s) da outra Parte sem distinção relativamente à nacionalidade tal como são aplicáveis às suas próprias aeronaves, e serão cumpridos por tais aeronaves tanto à chegada como à partida ou enquanto permanecerem no território dessa Parte.

2. A legislação, regulamentação e procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu Território de passageiros, bagagem, tripulações e carga transportados a bordo de uma aeronave, tais como as formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas, saúde, quarentena e medidas sanitárias, ou no caso do correio, a legislação e regulamentação postal, serão cumpridos por ou em nome desses passageiros, dos

titulares da bagagem, tripulações e carga à entrada e saída e enquanto em permanência no território dessa Parte.

3. Na aplicação da legislação e regulamentação prevista no presente Artigo, nenhuma Parte poderá dar qualquer preferência às suas próprias ou a qualquer outra empresa(s) em detrimento da(s) empresa(s) designada(s) da outra Parte.

ARTIGO 8.º

TRÁFEGO EM TRÂNSITO DIRETO

Os passageiros, bagagem, carga e correio em trânsito direto através do Território de qualquer das Partes e que não abandone a área do aeroporto reservada a esse fim será sujeito apenas a um controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança destinadas a enfrentar a ameaça de violência, pirataria aérea e a medidas de controlo de narcóticos. A bagagem e a carga em trânsito direto deverão ficar isentas de direitos aduaneiros, impostos especiais sobre o consumo e de outros impostos similares nacionais e/ou locais.

ARTIGO 9.º

CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDADE E DE COMPETÊNCIA

1. Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças emitidos, ou validados de acordo com as leis e regulamentos de uma Parte, incluindo no caso da República Portuguesa as leis e regulamentos da União Europeia em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos de exploração dos Serviços Acordados, desde que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação sejam equivalentes ou em conformidade com os padrões mínimos estabelecidos ao abrigo da Convenção.

2. Cada Parte, reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer, no que respeita a voos sobre o seu próprio Território, os certificados de competência e as licenças concedidos aos seus nacionais pela outra Parte.

3. Se os privilégios ou condições das licenças ou dos certificados emitidos ou validados por uma Parte permitirem uma diferença dos padrões estabelecidos ao abrigo da Convenção, mesmo que essa diferença tenha ou não sido registada junto da Organização da Aviação Civil Internacional, a Autoridade Aeronáutica da outra Parte poderá, sem prejuízo dos direitos da primeira Parte ao abrigo do Artigo 10.º(2), solicitar consultas à Autoridade Aeronáutica da outra Parte, em conformidade com o Artigo 18.º, por forma a concluírem que a prática em questão é para eles aceitável. Não havendo um acordo satisfatório tal constituirá fundamento para a aplicação do Artigo 4.º(1) do presente Acordo.

ARTIGO 10.º

SEGURANÇA AÉREA

1. Cada Parte pode, em qualquer altura, solicitar consultas sobre a adoção, pela outra Parte, dos padrões de segurança em quaisquer áreas relacionadas com a tripulação, com a aeronave ou com as condições da sua operação. Tais consultas realizar-se-ão no prazo de trinta (30) dias após o referido pedido.

2. Se, na sequência de tais consultas, uma Parte considerar que a outra Parte não mantém nem aplica efetivamente padrões de segurança, pelo menos, iguais aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção, em qualquer destas áreas, a primeira Parte notificará a outra Parte dessas conclusões e das ações consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas corretivas. A não aplicação pela outra Parte das medidas adequadas, no prazo de 15 dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do Artigo 4.º(1) do presente Acordo.

3. Sem prejuízo das obrigações mencionadas no Artigo 33.º da Convenção, é acordado que qualquer aeronave de uma empresa designada de uma Parte que opere serviços aéreos de ou para o Território da outra Parte pode, enquanto permanecer no Território da outra Parte, ser objeto de uma inspeção realizada por 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 (adiante mencionado como "inspeções de placa"), desde que tal não implique atrasos desnecessários.

4. Se, na sequência desta inspeção de placa ou de uma série de inspeções de placa surgirem:

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

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

a Parte que efetuou a inspeção é livre de concluir, para os efeitos do artigo 33.º da Convenção, que os requisitos em que acenta a emissão ou validação dos certificados ou das licenças para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos da operação da aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

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

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

7. Qualquer ação tomada por uma Parte de acordo com os parágrafos (2) ou (6) deste Artigo, será interrompida assim que o fundamento para essa ação deixe de existir.

8. Caso a República Portuguesa tenha designado uma empresa de transporte aéreo cujo controlo regulamentar seja exercido e mantido por outro Estado Membro, os direitos dos EAU 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, e no que respeita à autorização de exploração dessa empresa.

ARTIGO 11.º

TAXAS DE UTILIZAÇÃO

1. Cada Parte deverá assegurar que as Taxas de Utilização impostas ou que seja permitido impor, pelas entidades competentes pela cobrança às empresas designadas da outra Parte, pela utilização de aeroportos e de outras facilidades de aviação, sejam justas e razoáveis. Estas taxas deverão ser baseadas em são princípios económicos e não deverão ser mais elevadas que as taxas devidas pelas aeronaves das empresas designadas de cada uma das Partes que explorem serviços internacionais similares.

2. Nenhuma das Partes deverá dar preferência à(s) sua(s) própria(s) ou a qualquer outra transportadora aérea que opere Serviços Aéreos Internacionais similares e não deverá impor ou permitir que sejam impostas à(s) empresa(s) designada(s) da outra

Parte, Taxas de Utilização mais elevadas do que aquelas impostas à(s) sua própria(s) empresa(s) designada(s) que operam Serviços Aéreos Internacionais similares utilizando aeronaves semelhantes e instalações e serviços associados.

3. Cada Parte deverá incentivar a realização de consultas entre as suas entidades competentes pela cobrança e as empresas designadas que utilizem os serviços e as instalações. Deverá ser dada, sempre que possível, informação razoável a esses utilizadores de qualquer proposta de alterações às Taxas de Utilização juntamente com informação e elementos de suporte, no sentido de lhes permitir expressar os seus pontos de vista antes das referidas taxas serem revistas.

ARTIGO 12.º

SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

1. Em conformidade com os direitos e obrigações resultantes do direito internacional, as Partes reafirmam que o seu mútuo compromisso de protegerem a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo.

2. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações de acordo com o direito internacional, as Partes deverão, em particular, atuar em conformidade com as disposições da Convenção referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, a Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia, em 16 de Dezembro de 1970, a Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de Setembro de 1971, e do seu Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional Suplementar à Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinado em Montreal, em 24 de Fevereiro de 1988, a Convenção relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos

para Fins de Detecção, assinada em Montreal, em 1 de Março de 1991, e qualquer outro acordo regendo a segurança da aviação civil vinculativo para ambas as Partes.

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

4. Nas suas relações mútuas as Partes atuarão em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e que se denominam Anexos à Convenção, na medida em que sejam aplicáveis às Partes.

5. Adicionalmente, as Partes exigirão que os operadores de aeronaves matriculadas nos seus Territórios ou os operadores de aeronaves que nele tenham o seu principal local de negócios, a sua sede ou nele se encontrem estabelecidos, ou no caso da República Portuguesa os operadores de aeronaves que se encontrem estabelecidos no seu território sob os Tratados UE e sejam detentores de licenças de exploração válidas em conformidade com o Direito da União Europeia, e os operadores de aeroportos situados no seu Território atuem em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação tal como são aplicáveis às Partes.

6. Cada Parte aceita que os seus operadores de aeronaves fiquem obrigados a observar as disposições sobre segurança da aviação, referidas no parágrafo (4) supra, incluindo no caso da República Portuguesa o direito da União Europeia, exigidas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no Território dessa outra Parte.

7. Cada Parte assegurará a aplicação efetiva, dentro do seu Território, de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações,

bagagem de mão, e para conduzir controlos de segurança adequados sobre a bagagem, carga e provisões de bordo, antes do embarque ou carregamento. Cada Parte considerará também favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de adequadas medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça concreta.

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

9. Cada Parte adotará tais medidas desde que as considere praticáveis para assegurar que uma aeronave da outra Parte sujeita a um ato de captura ilícita ou de interferência ilícita que se encontre no solo do seu Território fique aí detida a menos que a sua partida seja necessária em virtude do mais alto dever de proteger as vidas dos seus passageiros e tripulação.

10. Se uma Parte possuir razões fundamentadas para considerar que a outra Parte não aplica as disposições do presente Artigo, a Autoridade Aeronáutica da primeira Parte pode solicitar de imediato consultas com a Autoridade Aeronáutica da outra Parte. No caso de não alcançarem um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias a partir da data desse pedido, tal constituirá fundamento para a aplicação do parágrafo (1) do Artigo 4.º do presente Acordo. Quando exigido por uma emergência, uma Parte pode tomar medidas *ínterim* ao abrigo do parágrafo (1) do Artigo 4.º previamente à expiração do prazo de quinze (15) dias. Qualquer ação tomada em conformidade com este parágrafo será interrompida mediante o cumprimento pela outra Parte com as disposições deste Artigo.

ARTIGO 13.º
ATIVIDADES COMERCIAIS

1. As empresas designadas de cada Parte terão o direito de estabelecer no Território da outra Parte, representações destinadas à promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes assim como outros produtos e facilidades inerentes à exploração do transporte aéreo.
2. As empresas designadas de cada Parte poderão estabelecer e manter no Território da outra Parte o seu pessoal executivo, comercial, operacional, vendedor, técnico, e outro pessoal e representantes que possam precisar relacionados com a exploração do transporte aéreo.
3. Essas exigências de representantes e pessoal, mencionados no parágrafo 2 deste Artigo, podem, à escolha da empresa designada, ser satisfeitas pelo seu próprio pessoal de qualquer nacionalidade ou utilizando os serviços de qualquer outra transportadora aérea, organização ou companhia operando no Território da outra Parte e autorizada a preconizar tais serviços no Território dessa outra Parte.
4. As empresas designadas de cada Parte podem, proceder no Território da outra Parte, seja diretamente ou à sua escolha, através de agentes, à venda de transporte aéreo e dos seus produtos e facilidades inerentes à exploração do transporte aéreo. Para este efeito, as empresas designadas terão o direito de usar os seus próprios documentos de transporte. A empresa designada de cada Parte terá o direito de vender, e qualquer pessoa será livre de comprar o referido transporte e os seus produtos e facilidades inerentes à exploração do transporte aéreo na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis.
5. As empresas designadas de uma Parte terão o direito de pagar as despesas locais no Território da outra Parte em moeda local ou em quaisquer outras moedas livremente convertíveis desde que seja em conformidade com os regulamentos locais em matéria cambial.

6. Não obstante qualquer outra disposição do presente Acordo, às empresas designadas e aos prestadores indiretos de serviços de transporte aéreo de carga de ambas as Partes será permitido, sem restrição, utilizar qualquer serviço de transporte de superfície de carga aérea destinado ou à partida de pontos nos Territórios das Partes ou em países terceiros incluindo transporte com destino ou à partida de todos os aeroportos com instalações aduaneiras, e incluindo, se aplicável, o direito de transportar carga aérea sob retenção alfandegária, ao abrigo das leis e regulamentos aplicáveis. Essa carga aérea, deslocada por superfície ou pela via aérea, terá acesso às alfândegas aeroportuárias e instalações de processamento. As empresas designadas poderão eleger preconizar o seu próprio transporte de superfície ou disponibilizar através de arranjos comerciais com outras transportadoras de superfície, incluindo o transporte de superfície operado por outras transportadoras aéreas ou prestadores indiretos de serviços de transporte de carga aérea. Esses serviços de carga intermodais poderão ser oferecidos por um único preço direto para o transporte combinado de superfície e aéreo, desde que os expedidores da carga não sejam iludidos quanto aos factos relacionados com esse transporte.

7. Em conexão com o transporte aéreo internacional, às empresas designadas de cada Parte será permitido oferecer serviços de passageiros em seu próprio nome, através de arranjos de cooperação com prestadores de serviços de transporte de superfície detendo os direitos apropriados para oferecer tal transporte de superfície destinado e à partida de quaisquer pontos nos Territórios das Partes e além. Os prestadores de serviços de transporte de superfície não ficarão sujeitos às leis e regulamentos que regem o transporte aéreo unicamente se esse serviço de transporte de superfície for oferecido por uma transportadora aérea em seu próprio nome. Esses serviços intermodais poderão ser oferecidos por um único preço direto para o transporte combinado de superfície e aéreo, desde que os passageiros não sejam iludidos quanto aos factos relacionados com esse transporte. Os prestadores de serviços de transporte de superfície poderão decidir, de livre arbítrio, se encetarão os arranjos de cooperação acima referidos. Ao decidirem sobre qualquer arranjo

particular, os prestadores de serviços de transporte de superfície poderão considerar, entre outros, o interesse do consumidor e os constrangimentos ao nível técnico, económico, de espaço ou de capacidade.

8. Todas as atividades acima referidas neste Artigo deverão ser executadas em conformidade com as leis e regulamentos em vigor aplicáveis no Território da outra Parte.

ARTIGO 14.º

TRANSFERÊNCIA DE FUNDOS

1. Cada Parte concede às empresas designadas da outra Parte o direito de livre transferência, dos excedentes das receitas auferidas sobre as despesas por essas empresas no seu Território e relacionadas com a venda do transporte aéreo, a venda de outros produtos e facilidades inerentes à exploração do transporte aéreo bem como os juros resultantes dos rendimentos comerciais (incluindo juros auferidos com depósitos que aguardam transferência). Essas transferências serão efetuadas em qualquer moeda convertível, à taxa de câmbio em vigor no momento em que tais rendimentos forem apresentados para conversão e remissão, em conformidade com os regulamentos sobre câmbio estrangeiro da Parte, para o Território da qual o rendimento resultou. Essa transferência será efetuada com base na taxa de câmbio oficial ou quando não exista qualquer taxa de câmbio oficial, essas transferências serão efetuadas com base nas taxas de mercado em matéria de câmbio estrangeiro que prevaleçam para pagamentos correntes.

2. No caso de uma Parte impor restrições à transferência dos excedentes das receitas auferidas sobre as despesas pelas empresas designadas da outra Parte, esta última terá o direito de impor restrições recíprocas às empresas designadas da primeira Parte.

3. No caso de haver um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou no caso de haver um acordo especial regendo a transferência de lucros entre as duas Partes, esse acordo prevalecerá.

ARTIGO 15.º

NOTIFICAÇÃO DE PROGRAMAS DE EXPLORAÇÃO

Previamente à inauguração dos seus serviços, o horário dos serviços acordados, especificando a frequência, o tipo de aeronave, e o período de validade, serão notificados pela empresa designada de uma Parte às autoridades aeronáuticas da outra Parte. Este requisito aplicar-se-á igualmente a qualquer modificação ao referido horário.

ARTIGO 16.º

TARIFAS

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

2. Cada Parte poderá exigir, junto das respetivas Autoridades Aeronáuticas, a submissão prévia dos preços a aplicar com destino a ou à partida do seu Território pelas empresas designadas das duas Partes. Essa submissão por ou em nome das empresas designadas, poderá ser exigida num período não superior a 30 dias antes da data proposta para a sua entrada em vigor. Em casos especiais, a submissão poderá ser permitida num período inferior ao normalmente exigido. Se uma Parte permitir que uma transportadora aérea submeta um preço num período inferior, o

preço entrará em vigor na data proposta para o tráfego originário no Território dessa Parte.

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

4. A intervenção das Partes ficará limitada à:

a) Prevenção de tarifas cuja aplicação constitui um comportamento anti-concorrencial que terá ou aparenta ter ou pretende ter o efeito de enfraquecer um concorrente ou de excluir um concorrente da rota.

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

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

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

6. As Tarifas a aplicar pela(s) empresa(s) designada(s) dos EAU ao transporte inteiramente efetuado dentro da União Europeia ficarão submetidas ao Direito da União Europeia.

7. Não obstante as disposições do parágrafo 6 deste Artigo, à(s) empresa(s) designada(s) pelos EAU será permitido igualar os preços existentes aplicados pelas outras transportadoras aéreas ao transporte inteiramente efetuado dentro da União Europeia.

ARTIGO 17.º

TROCA DE INFORMAÇÃO

1. As Autoridades Aeronáuticas das duas Partes, a pedido, fornecerão informação, o mais rápido possível, sobre as atuais autorizações extensíveis às respetivas empresas designadas para a oferta de serviços com destino a, através, e à partida do Território da outra Parte. Esta informação incluirá cópias dos atuais certificados e autorizações para os serviços nas rotas propostas, juntamente com as emendas ou ordens de isenção.

2. As Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes deverão fornecer às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte, a seu pedido, tais informações periódicas ou outras declarações de estatísticas de tráfego embarcado ou desembarcado no Território dessa outra Parte tal como razoavelmente solicitado.

ARTIGO 18.º

CONSULTAS

1. Num espírito de estreita cooperação, as Autoridades Aeronáuticas das Partes consultar-se-ão mutuamente de tempos a tempos no sentido de assegurar a

implementação e cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo, e ambas as Partes poderão, a qualquer momento, solicitar consultas sobre a implementação, a interpretação, a aplicação ou a revisão do presente Acordo.

2. Sujeito ao disposto nos Artigos 4.º, 10.º e 12.º, tais consultas, que poderão ser feitas através de discussão ou correspondência, deverão ter início no prazo de quarenta e cinco (45) dias a contar da data de receção do pedido apresentado, a menos que acordado de outro modo por ambas as Partes.

ARTIGO 19.º

RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS

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

2. Se as Partes não chegarem a uma solução pela via da negociação, poderão acordar em submeter o diferendo à decisão de uma pessoa ou entidade para mediação.

3. Se as Partes não acordarem na mediação, ou se uma solução não for encontrada por via da negociação, o diferendo deverá, a pedido de qualquer das Partes, ser submetido à decisão de um tribunal composto por três (3) árbitros, o qual será constituído da seguinte forma:

a) Cada uma das Partes deverá nomear um árbitro dentro do prazo de sessenta (60) dias a contar da data do pedido de arbitrio. O nacional de um terceiro Estado, que atuará como Presidente do tribunal, será nomeado como o terceiro árbitro pelos dois árbitros nomeados, num período de 60 dias a contar da data de nomeação do segundo;

b) Se dentro período acima especificado não tiver sido feita qualquer nomeação, qualquer das Partes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que faça a necessária nomeação no prazo de 30 dias. Se o Presidente for da mesma nacionalidade que uma das Partes, o Vice-Presidente mais antigo em funções que não seja desqualificado com base nesse mesmo fundamento, fará a nomeação. Nesse caso, o árbitro ou os árbitros nomeados pelo referido Presidente ou pelo Vice-Presidente, conforme o caso, não poderão ser nacionais ou residentes permanentes dos Estados Partes do presente Acordo.

4. Exceto se doravante previsto neste Artigo ou se acordado de outro modo pelas Partes, o tribunal determinará o local onde os procedimentos terão lugar e os limites da sua jurisdição em conformidade com o presente Acordo. O tribunal estabelecerá o seu próprio procedimento. Uma conferência visando determinar os itens específicos para serem arbitrados deverá ter lugar num período não inferior a 30 dias após o tribunal ter sido plenamente constituído.

5. Exceto se acordado de outro modo pelas Partes ou prescrito pelo tribunal, cada Parte submeterá um memorando num período de 45 dias após a constituição plena do tribunal. As respostas deverão ser apresentadas após 60 dias. A pedido de qualquer Parte, ou à sua escolha, o tribunal realizará uma audiência num período de 30 dias após a apresentação das respostas.

6. O tribunal procurará emitir uma decisão escrita num período de 30 dias após a conclusão da audiência ou, no caso de não se realizar qualquer audiência, 30 dias após a submissão de ambas as respostas. A decisão será tomada por voto da maioria.

7. As Partes poderão submeter pedidos para clarificação da decisão num período de 15 dias após a receção da decisão do tribunal, e essa clarificação deverá ser emitida num prazo de 15 dias a partir da data desses pedidos.

8. As Partes comprometem-se a cumprir qualquer estipulação, disposição regulamentar provisória ou decisão final do tribunal.

9. Sujeito à decisão final do tribunal, as Partes pagarão os custos do respetivo árbitro e outros custos do tribunal deverão ser repartidos em partes iguais, incluindo quaisquer despesas incorridas pelo Presidente ou pelo Vice-Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional na implementação dos procedimentos previstos no parágrafo 3(b) deste Artigo.

10. Se, e na medida em que, qualquer uma das Partes não acatar a decisão proferida nos termos do parágrafo (8) deste artigo, a outra Parte poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, por força do presente Acordo, tenha concedido à Parte em falta.

ARTIGO 20.º

REVISÃO

1. Se qualquer das Partes considerar conveniente rever qualquer disposição do presente Acordo, poderá, a todo o momento, solicitar consultas à outra Parte. Tais consultas, deverão ter início no período de quarenta e cinco (45) dias a contar da data em que a outra Parte recebeu o pedido, por escrito.

2. As emendas entrarão em vigor nos termos previstos no Artigo 23.º do presente Acordo.

ARTIGO 21.º

REGISTO

O presente Acordo e quaisquer emendas ao mesmo serão submetidas pelas Partes junto da Organização da Aviação Civil Internacional para registo.

ARTIGO 22.º

VIGÊNCIA E DENÚNCIA

- 1.** Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.
- 2.** Cada uma das Partes poderá, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte, através dos canais diplomáticos, da sua intenção de denunciar o presente Acordo. Essa notificação deverá ser comunicada, simultaneamente, à Organização da Aviação Civil Internacional. Nesse caso o Acordo terminará doze (12) meses após a data de receção da notificação pela outra Parte, a menos que, a notificação de denúncia seja retirada mediante acordo antes de findo este período.
- 3.** Caso a outra Parte não acuse a receção da notificação da denúncia, esta será tida como recebida catorze (14) dias após a sua receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 23.º
ENTRADA EM VIGOR

O presente Acordo entrará em vigor trinta (30) dias após a data da receção da última notificação, por via diplomática, indicando que foram cumpridos todos os procedimentos internos necessários para o efeito.

EM FÉ DO QUE os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos, assinaram o presente Acordo, em duplicado, nas línguas portuguesa, árabe e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos e cada Parte ficará com um original em cada língua para a sua implementação. No caso de qualquer divergência de interpretação, prevalecerá o texto em língua inglesa.

Feito em Lisboa, no dia 27 de julho de 2015

PELA REPÚBLICA PORTUGUESA

PELOS EMIRADOS ÁRABES UNIDOS

ANEXO 1

QUADRO DE ROTAS

Secção 1

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) designada(s) dos Emirados Árabes Unidos (EAU)

DE	PONTOS INTERMÉDIOS	PARA	PONTOS ALÉM
Quaisquer pontos nos EAU	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos na República Portuguesa	Quaisquer pontos

Secção 2

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) designada(s) da República Portuguesa

DE	PONTOS INTERMÉDIOS	PARA	PONTOS ALÉM
Quaisquer pontos na República Portuguesa	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos nos EAU	Quaisquer pontos

Operação dos Serviços Acordados

Notas

1. As empresas designadas de cada Parte podem, em qualquer ou em todos os voos, omitir escalas em quaisquer pontos intermédios e/ou além acima mencionados, desde que os serviços acordados na rota comecem ou terminem no território da Parte que designou a empresa, utilizando a sua própria aeronave ou uma aeronave alugada (“wet” ou “dry”).

2. As empresas designadas de cada Parte terão o direito de exercer direitos de tráfego de quinta liberdade nas seguintes rotas:

- a) Para as empresas designadas da República Portuguesa, à partida de pontos em Portugal, através de quaisquer pontos intermédios e com destino a quaisquer pontos situados nos Emirados Árabes Unidos;
- b) Para as empresas designadas dos Emirados Árabes Unidos, à partida de pontos nos Emirados Árabes Unidos, via pontos intra-União Europeia e com destino a quaisquer pontos situados em Portugal.

ANEXO 2

LISTA DE OUTROS ESTADOS REFERIDOS NOS ARTIGOS 3.º E 4.º DO PRESENTE ACORDO

- (a) A República da Islândia (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);
- (b) O Principado do Liechtenstein (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);
- (c) O Reino da Noruega (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);
- (d) A Confederação Suíça (ao abrigo do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça sobre Transportes Aéreos).