

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Decreto do Presidente da República n.º 51/2013

de 4 de abril

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

É ratificado o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República de Singapura, assinado em Singapura em 28 de maio de 2012, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 44/2013, em 15 de fevereiro de 2013.

Assinado em 27 de março de 2013.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 1 de abril de 2013.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 44/2013

Aprova o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República de Singapura, assinado em Singapura em 28 de maio de 2012

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea *i*) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República de Singapura, assinado em Singapura em 28 de maio de 2012, cujo texto, nas versões autenticadas nas línguas portuguesa e inglesa, se publica em anexo.

Aprovada em 15 de fevereiro de 2013.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DE SINGAPURA

A República Portuguesa e a República de Singapura, doravante designadas por «as Partes», sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago a 7 de dezembro de 1944:

Considerando o Acordo entre a Comunidade Europeia e Singapura sobre certos aspetos dos serviços aéreos, assinado a 9 de junho de 2006; e

Desejando organizar, de uma forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais e promover, o mais amplamente possível, a cooperação internacional neste domínio; e

Desejando concluir um Acordo para fomentar o desenvolvimento de serviços aéreos regulares entre e para além dos seus territórios;

acordam o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

Para efeitos do presente Acordo, exceto se as circunstâncias o exigirem de outro modo:

a) A expressão «Convenção» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em

Chicago a 7 de dezembro de 1944, incluindo qualquer anexo adotado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda aos anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus artigos 90.º e 94.º, desde que esses anexos e emendas tenham sido adotados por ambas as Partes;

b) A expressão «autoridades aeronáuticas» significa, no caso da República Portuguesa, o Instituto Nacional de Aviação Civil e, no caso da República de Singapura, o Ministro dos Transportes e a Autoridade da Aviação Civil de Singapura ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas referidas autoridades ou funções semelhantes;

c) A expressão «empresa designada» significa qualquer empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do artigo 3.º do presente Acordo;

d) A expressão «território» tem o significado definido no artigo 2.º da Convenção;

e) As expressões «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aéreo» e «escala para fins não comerciais» têm os significados que lhes são atribuídos no artigo 96.º da Convenção;

f) A expressão «tarifa» significa qualquer preço, encargo ou taxa de transporte de passageiros, bagagem e ou carga (excluindo o correio) no âmbito do transporte aéreo (incluindo qualquer outro modo de transporte em conexão com este), cobrado pelas transportadoras aéreas, incluindo os respetivos agentes, e as condições que regem a aplicação desse preço, encargo ou taxa;

g) A expressão «anexo» significa o Quadro de Rotas apenso ao presente Acordo e todas as cláusulas ou notas constantes desse anexo. O anexo deverá ser considerado parte integrante do presente Acordo e todas as referências à expressão «Acordo» devem ser interpretadas como incluindo o anexo; e

h) A expressão «Estado membro da UE» significa um Estado que é Parte Contratante do Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e «Estados da EFTA», a República da Islândia, o Principado de Liechtenstein, o Reino da Noruega e a Confederação Suíça.

Artigo 2.º

Concessão de direitos de tráfego

1 — Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos relativamente aos serviços aéreos internacionais explorados pelas empresas designadas pela outra Parte:

- a*) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar; e
- b*) O direito de fazer escalas no seu território, para fins não comerciais.

2 — Cada Parte concede à outra Parte os direitos doravante especificados no presente Acordo para efeitos de exploração de serviços aéreos internacionais regulares pelas empresas designadas pela outra Parte, nas rotas especificadas na secção apropriada do anexo. Tais serviços e rotas são doravante designados respetivamente por «os serviços acordados» e «as rotas especificadas». Ao explorar um serviço acordado numa rota especificada, as empresas designadas por cada Parte deverão ter, para além dos direitos especificados no n.º 1 deste artigo e sem prejuízo do disposto no presente Acordo, o direito de aterrar no território da outra Parte, nos pontos especificados para essa rota no anexo, com o fim de proceder ao embarque e desembarque de passageiros, bagagem, carga e correio.

3 — Nada no n.º 2 deste artigo deverá ser interpretado como conferindo às empresas designadas por uma Parte o direito de proceder no território da outra Parte ao embarque de tráfego transportado contra remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no território dessa outra Parte.

4 — Se por motivo de conflito armado, perturbações de ordem política, ou circunstâncias especiais e extraordinárias, as empresas designadas por uma Parte não puderem explorar 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 pelo período de tempo que for necessário, por forma a propiciar a viabilidade das operações. Esta disposição deverá ser aplicada sem discriminação entre as empresas designadas pelas Partes.

Artigo 3.º

Designação e autorização de exploração de empresas

1 — Cada Parte tem o direito de designar uma ou mais empresas para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no anexo e retirar ou alterar tais designações. Essas designações deverão ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte por via diplomática.

2 — Quando da receção dessa designação e dos pedidos apresentados por uma empresa designada, no formato estabelecido para as autorizações operacionais e permissões técnicas, a outra Parte deverá, sem prejuízo do artigo 4.º e no prazo procedimental mínimo, conceder as autorizações e permissões adequadas, desde que:

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

i) Ela esteja estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados da 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 seja exercido e mantido pelo Estado membro da UE responsável pela emissão do certificado de operador aéreo e a autoridade aeronáutica pertinente esteja claramente identificada na designação; e

iii) A empresa tenha o seu estabelecimento principal no território do Estado membro da UE que lhe concedeu a licença de exploração válida; e

iv) A empresa seja detida, diretamente ou através de posse maioritária, e seja efetivamente controlada por Estados membros da UE e ou Estados da EFTA e ou por nacionais desses Estados membros da UE e ou Estados da EFTA;

b) No caso de uma empresa designada pela República de Singapura:

i) O controlo efetivo de regulação da empresa seja exercido e mantido por Singapura; e

ii) A empresa tenha o seu estabelecimento principal em Singapura;

c) A empresa designada se encontre habilitada para satisfazer as condições fixadas pelas leis e pelos regulamentos normalmente aplicados pela Parte que aprecia o ou os pedidos à exploração de serviços aéreos internacionais.

Artigo 4.º

Recusa, revogação, suspensão e limitação de autorizações

1 — Cada uma das Partes tem o direito de recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas referidas no artigo 3.º do presente Acordo, ou de impor as condições que julgar necessárias, quando:

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

i) Ela não estiver estabelecida no território da República Portuguesa nos termos dos Tratados da União Europeia ou não seja detentora de uma licença de exploração de um Estado membro da UE, 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 pertinente não esteja claramente identificada na designação; ou

iii) A empresa não tenha o seu estabelecimento principal no território do Estado membro da UE que lhe concebeu a respetiva licença de exploração; ou

iv) A empresa não seja detida, diretamente ou através de posse maioritária, ou não seja efetivamente controlada por Estados membros da UE e ou Estados da EFTA e ou por nacionais desses Estados membros da UE ou Estados da EFTA; ou

v) Possa ser demonstrado que, ao exercer direitos de tráfego, ao abrigo do presente Acordo, numa rota que inclua um ponto num outro Estado membro da UE, nomeadamente a exploração de um serviço comercializado como, ou que de outra forma constitua, um serviço direto, a empresa estaria efetivamente a contornar as restrições aos direitos de tráfego impostas por um acordo entre Singapura e esse outro Estado membro da UE; ou

vi) A empresa seja titular de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado membro da UE e não exista nenhum acordo bilateral de serviços aéreos entre Singapura e esse Estado membro da UE e possa ser demonstrado que os direitos de tráfego necessários para a exploração da operação pretendida não se encontrem reciprocamente disponíveis para as empresas designadas de Singapura;

b) No caso de uma empresa designada pela República de Singapura:

i) O controlo efetivo de regulação da empresa não seja mantido por Singapura; ou

ii) A empresa não tenha o seu estabelecimento principal em Singapura;

c) A empresa designada não satisfaça as condições estabelecidas pelas leis e pelos regulamentos normalmente aplicados pela Parte que concedeu ou está a apreciar o ou os pedidos de autorização ou permissão à exploração de serviços aéreos internacionais; ou

d) A empresa designada não respeite as leis e os regulamentos da Parte que concedeu a autorização ou permissão; ou

e) A empresa designada não explore os serviços acordados nas condições fixadas no presente Acordo.

2 — Ao exercer os seus direitos ao abrigo do n.º 1, e sem prejuízo dos seus direitos nos termos das subalíneas v) e vi) da alínea a) do n.º 1 do presente artigo, Singapura não

deverá praticar discriminação entre empresas dos Estados membros da UE com base na nacionalidade.

3 — A menos que a recusa, revogação, suspensão, limitação ou imposição imediata das condições referidas no n.º 1 deste artigo sejam fundamentais para evitar mais violações às leis e aos regulamentos referidos neste artigo, o direito de recusar, revogar, suspender, limitar ou impor condições apenas deverá ser exercido após consulta com a outra Parte. Tais consultas deverão realizar-se no prazo de 30 dias a contar da data da proposta para a sua realização, salvo se acordado de outro modo.

Artigo 5.º

Leis e regulamentos relativos à entrada e saída

1 — As leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída do seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou relativos à operação e navegação de tais aeronaves no seu território, aplicam-se às aeronaves da empresa designada pela outra Parte.

2 — As leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída 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 controle sanitário, deverão ser cumpridos por ou em nome desses passageiros, tripulações, ou carga das empresas da outra Parte à entrada, saída ou durante a permanência no território da primeira Parte.

3 — Nenhuma das Partes deverá dar preferência à sua própria empresa ou a qualquer outra empresa em detrimento da empresa designada da outra Parte utilizada em serviços de transporte aéreo internacional semelhantes, no que se refere à aplicação das suas leis e dos seus regulamentos referidos no presente artigo.

Artigo 6.º

Direitos aduaneiros e outros encargos

1 — As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas de qualquer 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 dessas aeronaves, deverão ser isentos de direitos aduaneiros, emolumentos de inspeção e outros direitos ou impostos, à chegada ao território da outra Parte, desde que esse equipamento, essas 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 das taxas relativas ao serviço prestado:

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

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

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

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

4 — O equipamento normal de bordo bem como os produtos e aprovisionamentos existentes a bordo das aeronaves das empresas designadas por qualquer uma das Partes só podem ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades aduaneiras desse território. Nesse caso, podem ser colocados sob vigilância das referidas autoridades até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de acordo com os regulamentos aduaneiros.

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

Artigo 7.º

Taxas de utilização

1 — Cada Parte pode impor ou permitir que sejam impostas taxas justas e razoáveis pela utilização de aeroportos, outras instalações e de serviços de tráfego que estejam sob o seu controlo.

2 — Nenhuma das Partes deverá impor ou permitir que sejam impostas às empresas designadas pela outra Parte taxas mais elevadas que aquelas que são impostas às suas próprias empresas que explorem serviços aéreos internacionais semelhantes.

3 — Tais taxas deverão ser justas e razoáveis e ter por base princípios económicos sãos.

Artigo 8.º

Tráfego em trânsito direto

O tráfego em trânsito direto sobre o território de qualquer uma das Partes e sem sair da área do aeroporto reservada para esse fim deverá ser sujeito apenas a um controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança contra uma ameaça de interferência ilícita, tais como violência e pirataria aérea, e medidas ocasionais de combate ao tráfico ilícito de drogas. A bagagem e a carga em trânsito direto deverão ser isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos semelhantes.

Artigo 9.º

Reconhecimento de certificados e licenças

1 — Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças emitidos ou validados, em conformidade com as regras e os procedimentos de uma das Partes, e dentro do seu prazo de validade, deverão ser 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 superiores aos padrões mínimos estabelecidos em conformidade com a Convenção.

2 — O n.º 1 do presente artigo também se aplica em relação a uma empresa designada pela República Portuguesa cujo controlo efetivo de regulação é exercido e mantido por outro Estado membro da UE.

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

Artigo 10.º

Representação comercial

1 — As empresas designadas por cada Parte deverão poder:

a) Estabelecer no território da outra Parte representações para a promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes de avião, bem como outras facilidades exigidas para a exploração do transporte aéreo, em conformidade com as leis e os regulamentos dessa outra Parte;

b) Trazer para o território da outra Parte e nele manter pessoal executivo, comercial, técnico e operacional e outro pessoal especializado necessário à exploração do transporte aéreo, em conformidade com as leis e os regulamentos dessa outra Parte relativos à entrada, residência e emprego; e

c) Proceder diretamente e, se as empresas assim o entenderem, através dos seus agentes, à venda de transporte aéreo no território da outra Parte.

2 — As autoridades competentes de cada Parte deverão tomar todas as medidas necessárias para assegurar que os representantes das empresas designadas pela outra Parte possam exercer as suas atividades no território da primeira Parte, de forma regular (em relação ao n.º 1 supra), sem rupturas ou atrasos burocráticos desnecessários.

Artigo 11.º

Atividades comerciais

As empresas designadas de cada Parte podem proceder à venda de transporte aéreo no território da outra Parte, e qualquer pessoa é livre de comprar o referido transporte na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis de outros países, em conformidade com as leis e os regulamentos vigentes em matéria cambial.

Artigo 12.º

Conversão e transferência de lucros

Cada Parte deverá conceder às empresas designadas da outra Parte o direito de transferir livremente, à taxa de câmbio oficial, os excedentes das receitas sobre as despesas realizadas com o transporte de passageiros, bagagens, carga e correio nos serviços acordados, no território da outra Parte.

Artigo 13.º

Capacidade

1 — As empresas designadas de ambas as Partes deverão explorar em condições de justa igualdade de oportuni-

dades os serviços acordados nas rotas especificadas entre os seus respetivos territórios.

2 — Cada Parte deverá providenciar no sentido de adotar na sua jurisdição medidas adequadas para eliminar práticas discriminatórias ou a concorrência desleal.

3 — Nenhuma das Partes deverá unilateralmente limitar o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço prestado, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas designadas pela outra Parte, exceto se tal for exigido por motivos alfandegários, técnicos, operacionais ou ambientais, em condições uniformes compatíveis com o artigo 15.º da Convenção.

4 — Nenhuma das Partes deverá impor às empresas designadas pela outra Parte requisitos de primeira recusa, taxas sobre o crescimento, taxas de não objeção, ou qualquer outro requisito respeitante à capacidade, frequência ou tráfego incompatível com o objeto deste Acordo.

Artigo 14.º

Notificação dos programas e condições de exploração

1 — Os horários dos serviços acordados e as condições da sua exploração, em geral, deverão ser notificados pelas empresas designadas de uma Parte às autoridades aeronáuticas da outra Parte com, pelo menos, 30 dias de antecedência em relação à data prevista para a sua aplicação. Qualquer alteração significativa a esses horários ou às condições da sua exploração deverá ser igualmente notificada às autoridades aeronáuticas. O prazo acima indicado pode, em casos especiais, ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

2 — Em caso de alterações menores ou de voos suplementares, as empresas designadas de uma Parte deverão notificar as autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos, quatro dias úteis antes do início da exploração pretendida. Em casos especiais, este prazo pode ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

Artigo 15.º

Segurança aérea

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

2 — Se, em consequência dessas consultas, uma Parte concluir que a outra Parte não mantém, nem aplica efetivamente, em nenhuma dessas áreas, padrões de segurança que sejam, pelo menos, iguais aos padrões mínimos então estabelecidos de acordo com a Convenção, a primeira Parte deverá notificar a outra Parte dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação a esses padrões mínimos, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas corretivas. O facto de a outra Parte não adotar, no prazo de 15 dias ou num prazo superior, conforme acordado, as medidas adequadas constitui fundamento para aplicação do artigo 4.º do presente Acordo.

3 — Sem prejuízo das obrigações referidas no artigo 33.º da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave das empresas 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 de placa»), desde que não acarrete atrasos desnecessários.

4 — Se, em consequência desta inspeção de placa ou de uma série de inspeções de placa, uma aeronave ou a exploração de uma aeronave inspirarem sérias preocupações por não cumprirem os padrões mínimos então estabelecidos de acordo com a Convenção, ou a ausência de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança então estabelecidos de acordo com a Convenção levantarem sérias preocupações, a Parte que efetuou a inspeção pode, para efeitos do artigo 33.º da Convenção, concluir que os requisitos, os certificados ou as licenças emitidos ou validados para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos de exploração da aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5 — No caso de o acesso para efeitos de uma inspeção de placa a uma aeronave operada por uma empresa designada por uma Parte, nos termos do n.º 3 supra, ser negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte é livre de inferir que há preocupações sérias do tipo mencionado no n.º 4 supra e tirar as conclusões nele referidas.

6 — Cada Parte reserva-se o direito de suspender ou alterar de imediato a autorização de exploração da empresa designada pela outra Parte caso a primeira Parte conclua, quer em consequência de uma inspeção de placa, de uma série de inspeções de placa, de recusa de acesso para efeitos de inspeção de placa, quer após consulta, ou de qualquer outro modo, que uma ação imediata é imprescindível para a segurança da operação da empresa.

7 — Qualquer ação empreendida por uma Parte de acordo com os n.ºs 2 ou 6 supra deverá ser interrompida quando deixa de existir o fundamento para essa ação.

Artigo 16.º

Controlo de regulação

Nos casos em que Portugal designar uma empresa cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado membro da UE, os direitos de Singapura decorrentes do artigo 15.º do presente Acordo também se aplicam no que respeita à adoção, ao exercício ou à manutenção dos padrões de segurança por esse outro Estado membro da UE, bem como no que respeita à autorização de exploração dessa empresa.

Artigo 17.º

Segurança da aviação civil

1 — Em conformidade com os seus direitos e obrigações decorrentes do Direito Internacional, as Partes reafirmam que a sua obrigação mútua de protegerem a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar 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, assinada em Montreal em 24 de fevereiro de 1988;

d) Na Convenção Relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991;

e em qualquer acordo sobre segurança da aviação que se torne vinculativo para ambas as Partes.

2 — As Partes deverão agir nas suas relações mútuas em conformidade, no mínimo, com as disposições relativas à segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e denominadas anexos à Convenção, na medida em que essas disposições em matéria de segurança se apliquem às Partes; estas deverão exigir que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território, os operadores de aeronaves que nele tenham o seu estabelecimento principal, a sua residência permanente ou nele se tenham estabelecido nos termos dos Tratados da União Europeia, e tenham recebido uma licença de exploração válida, em conformidade com o Direito da União Europeia, bem como os operadores de aeroportos situados no seu território ajam em conformidade com as referidas disposições relativas à segurança da aviação.

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

4 — Cada Parte concorda que se exija a esses operadores de aeronaves que cumpram as disposições relativas à segurança da aviação, referidas no n.º 2 supra, impostas pela outra Parte para a entrada no seu território, bem como para a saída ou permanência no território da República de Singapura. Para a saída ou 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 União Europeia. 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 provisões de bordo, antes ou durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também deverá considerar favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de adequadas medidas especiais de segurança, para fazer face a uma ameaça concreta.

5 — 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 instalações de navegação aérea, as Partes deverão ajudar-se mutuamente, facilitando as comunicações e adotando outras medidas apropriadas, tendentes a pôr termo, de forma rápida e segura, a esse incidente ou ameaça de incidente.

6 — Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para crer que a outra Parte se afastou das disposições do pre-

sente artigo, a primeira Parte pode solicitar consultas. Tais consultas deverão ter início num prazo de 15 dias a contar da data de receção do pedido em questão por cada uma das Partes. Se, no prazo de 15 dias a contar do início das consultas, não se conseguirem alcançar um acordo satisfatório, esse facto constitui fundamento para retirar, revogar, suspender ou impor condições às autorizações da ou das empresas designadas pela outra Parte. A primeira Parte pode, em qualquer momento, agir interinamente em casos justificados por uma emergência ou para impedir mais casos de incumprimento do disposto no presente artigo.

Artigo 18.º

Fornecimento de estatísticas

As autoridades aeronáuticas de uma Parte deverão, a pedido das autoridades aeronáuticas da outra Parte, fornecer-lhes as estatísticas que possam ser razoavelmente exigidas para fins informativos.

Artigo 19.º

Tarifas

1 — Não deverá ser exigida a apresentação das tarifas relativas ao transporte aéreo internacional efetuado em conformidade com o presente Acordo para registo junto das autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes.

2 — As Partes reconhecem que as forças de mercado deverão ser o principal fator a ter em conta no estabelecimento de tarifas para o transporte aéreo. Sem limitar a aplicação da lei geral da concorrência e do consumidor em cada Parte, qualquer uma das Partes pode dar início às consultas, em conformidade com o artigo 20.º, tendo em vista:

a) A prevenção de práticas ou tarifas excessivamente discriminatórias;

b) A proteção dos consumidores em relação a tarifas excessivamente elevadas ou restritivas devido ao abuso de posição dominante ou a práticas concertadas entre as transportadoras aéreas;

c) A proteção das empresas em relação a tarifas artificialmente baixas devido a subsídios ou ajudas governamentais diretos ou indiretos; e

d) A proteção das empresas em relação a tarifas artificialmente baixas, quando existe prova de que há intenção de eliminar a concorrência.

3 — Não obstante as disposições supra, as tarifas a serem impostas pela(s) empresa(s) designada(s) de ambas as Partes ao transporte inteiramente efetuado no seio da União Europeia deverão ficar sujeitas ao Direito da União Europeia, o qual deverá ser aplicado numa base não discriminatória.

Artigo 20.º

Consultas

1 — Qualquer uma das Partes pode, em qualquer momento, solicitar consultas sobre a implementação, interpretação ou aplicação do presente Acordo ou sobre o cumprimento do presente Acordo.

2 — Tais consultas deverão ter início no prazo de 45 dias a contar da data de receção pela outra Parte do pedido escrito, a menos que um prazo mais curto esteja previsto no presente Acordo ou salvo acordado de outro modo pelas Partes.

Artigo 21.º

Emendas

1 — Se qualquer uma das Partes considerar que é conveniente alterar qualquer disposição do presente Acordo, pode, em qualquer momento, solicitar consultas à outra Parte. Tais consultas deverão ter início no prazo de 60 dias a contar da data em que a outra Parte tiver recebido o pedido por escrito.

2 — As emendas resultantes das consultas referidas no número anterior entrarão em vigor nos mesmos termos que os definidos no artigo 26.º

Artigo 22.º

Conformidade com convenções multilaterais

Se uma convenção geral multilateral sobre transporte aéreo entrar em vigor para ambas as Partes, qualquer inconsistência entre as obrigações das Partes ao abrigo do presente Acordo e essa convenção multilateral deverá ser resolvida com recurso a essas disposições que proporcionam às empresas designadas o maior *i)* exercício de direitos, *ii)* segurança aérea e ou *iii)* segurança da aviação, salvo se acordado de outro modo pelas Partes ou a menos que as circunstâncias o exijam.

Artigo 23.º

Resolução de diferendos

1 — Em caso de diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, deverão as Partes, em primeiro lugar, procurar resolvê-lo através de negociações, por via diplomática.

2 — Se as Partes não conseguirem resolver o diferendo por via da negociação, podem submetê-lo à decisão de um organismo terceiro acordado, ou, a pedido de qualquer uma das Partes, pode o diferendo ser submetido à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros, sendo nomeado um por cada Parte e o terceiro designado pelos dois assim nomeados.

3 — Cada uma das Partes deverá designar um árbitro no prazo de 60 dias a contar da data em que uma das Partes tenha recebido da outra Parte notificação, por via diplomática, do pedido de arbitragem, e o terceiro árbitro, que não deverá ser nacional de nenhuma das Partes, deverá ser designado nos 60 dias subsequentes.

4 — Se nenhuma das Partes designar um árbitro no prazo especificado ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (ou se o Presidente for nacional de uma das Partes, o mais antigo dos Vice-Presidentes que não seja desqualificado por esse motivo) pode, a pedido de qualquer uma das Partes, designar um ou mais árbitros, conforme o exija o caso. Nesses casos, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um Estado terceiro e atuar como presidente do órgão arbitral.

5 — Salvo se acordado de outro modo, o tribunal arbitral deverá fixar os limites da sua jurisdição em conformidade com o presente Acordo e estabelecer o seu próprio procedimento. O mais tardar 15 dias depois de o tribunal se encontrar plenamente constituído, deverá realizar-se, por determinação do tribunal ou a pedido de qualquer uma das Partes, uma conferência para definir com exatidão os assuntos a serem arbitrados, bem como os procedimentos específicos a serem seguidos.

6 — A decisão do tribunal, adotada por maioria, deverá prevalecer.

7 — As Partes comprometem-se a cumprir qualquer decisão que seja tomada ao abrigo deste artigo.

8 — Se, e enquanto, qualquer uma das Partes ou as empresas designadas de qualquer uma das Partes não cumprir a decisão tomada ao abrigo do n.º 2 deste artigo, a outra Parte pode limitar, retirar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, em virtude do presente Acordo, tenha concedido à Parte em falta ou à empresa ou empresas designadas em falta.

9 — Cada uma das Partes deverá suportar os encargos relacionados com o árbitro por si nomeado. As outras despesas do tribunal arbitral, ou os encargos relacionados com o organismo terceiro acordado, referido no n.º 2, deverão ser repartidos em partes iguais entre as Partes.

Artigo 24.º

Vigência e denúncia

1 — Este Acordo permanecerá em vigor por um período indeterminado.

2 — Cada uma das Partes pode, em qualquer momento, denunciar o presente Acordo.

3 — A denúncia tem de ser notificada à outra Parte, por via diplomática, e comunicada, simultaneamente, à Organização da Aviação Civil Internacional. A denúncia produzirá efeitos 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 como recebida 14 dias após a sua receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 25.º

Registo

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

Artigo 26.º

Entrada em vigor

O presente Acordo entrará em vigor 30 dias após a data em que ambas as Partes se tiverem mutuamente notificado, por via diplomática, de que foram cumpridos os respetivos requisitos de direito interno necessários para o efeito.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Singapura, no dia 28 de maio de 2012, nas línguas inglesa e portuguesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalece a versão inglesa.

Pela República Portuguesa:

José de Almeida Cesário, Secretário de Estado das Comunidades Portuguesas.

Pela República de Singapura:

Masagos Zulkifli Bin Masagos Mohamad, Minister of State, Ministry of Home Affairs & Ministry of Foreign Affairs.

ANEXO

1 — Quadro de rotas

Secção 1

Rotas a explorar nos dois sentidos pelas empresas designadas da República Portuguesa:

Pontos em Portugal	Pontos intermédios	Pontos em Singapura	Pontos além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos intermédios.	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos além.

Secção 2

Rotas a explorar nos dois sentidos pelas empresas designadas da República de Singapura:

Pontos em Singapura	Pontos intermédios	Pontos em Portugal	Pontos além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos intermédios.	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos além.

2 — Flexibilidade operacional

Cada empresa designada pode, em alguns ou em todos os voos e à sua escolha:

a) Combinar diferentes números de voo no decurso da operação de uma aeronave;

b) Servir pontos intermédios e além e pontos nos territórios das Partes em rotas em qualquer combinação e em qualquer ordem;

c) Omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

d) Transferir tráfego a partir de qualquer das suas outras aeronaves em qualquer ponto nas rotas;

sem limitações geográficas ou direcionais e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido ao abrigo do presente Acordo, desde que o serviço sirva um ponto no território da Parte que designa a empresa.

3 — «Routing», capacidade e direitos de tráfego

Com efetividade a partir do início da Estação de Programação IATA para o período de Verão Norte 2010 («Verão IATA 2010»):

As empresas designadas das Partes serão autorizadas a exercer direitos de tráfego ilimitados de terceira, quarta e quinta liberdade, nas rotas especificadas, com frequências e capacidades ilimitadas, e com qualquer tipo de aeronave.

Previamente ao período de Verão IATA 2010:

i) No que respeita aos serviços cargueiros, as empresas designadas de cada Parte serão autorizadas a exercer plenos direitos de tráfego de terceira, quarta e quinta liberdade, nas rotas especificadas, com frequências e capacidades ilimitadas, e com qualquer tipo de aeronave;

ii) No que respeita aos serviços de passageiros, as empresas designadas de cada Parte serão autorizadas a exercer:

a) Plenos direitos de tráfego de terceira e quarta liberdades, nas rotas especificadas, com frequências e capacidades ilimitadas, e com qualquer tipo de aeronave;

b) Plenos direitos de tráfego de quinta liberdade nas rotas especificadas, com frequências e capacidades ilimitadas, e com qualquer tipo de aeronave, em setores que não sejam servidos pelas empresas da outra Parte. No caso de as empresas da outra Parte iniciarem operações no(s) referido(s) setor(es), as Partes deverão consultar-se para discutir o exercício de direitos de tráfego de 5.ª liberdade no(s) referido(s) setor(es). As referidas consultas poderão ser realizadas por correspondência.

4 — Arranjos de cooperação ao nível do *marketing*

Ao operar ou ao ter autorização para operar os serviços aéreos nas rotas especificadas, as empresas de uma Parte poderão estabelecer arranjos de cooperação ao nível do *marketing*, tais como partilha de código com:

1.1) Uma empresa ou empresas de qualquer uma das Partes; e

1.2) Uma empresa ou empresas de um terceiro país desde que esse terceiro país autorize ou permita arranjos semelhantes entre empresas da outra Parte e outras empresas em serviços de, para e via esse terceiro país;

desde que nestes arranjos todas as empresas tenham os direitos adequados e satisfaçam os requisitos normalmente exigidos a estes arranjos.

Os arranjos de cooperação ao nível do *marketing* estabelecidos entre empresas e assinados neste contexto deverão ser submetidos a ambas as autoridades aeronáuticas previamente à introdução de quaisquer arranjos de cooperação ao nível do *marketing* e deverão ficar sujeitos a revisão pelas autoridades aeronáuticas se os arranjos de cooperação ao nível do *marketing* forem inconsistentes com o presente Acordo ou com quaisquer leis e procedimentos aplicáveis.

Na altura da reserva, emissão, venda de bilhetes ou no *check-in* em serviços decorrentes de qualquer acordo de partilha de código, o *marketing carrier* deverá informar os seus passageiros sobre qual a empresa que irá efetivamente operar cada um dos sectores do serviço.

5 — Leasing

Cada uma das Partes poderá impedir a utilização de aeronaves alugadas para serviços ao abrigo do presente Acordo, que não cumpram com os artigos 15.º, 16.º e 17.º do presente Acordo.

Sujeito ao disposto no parágrafo supra, as empresas designadas de cada uma das Partes podem utilizar aeronaves (ou aeronaves e tripulação) alugadas de qualquer companhia, incluindo de outras transportadoras aéreas, desde que tal não resulte no exercício de direitos de tráfego por parte de uma empresa locadora que não os possua.

6 — Transporte intermodal

Sujeito às leis e regulamentos de cada uma das Partes, às empresas designadas será permitido contratar, em ligação com o transporte aéreo, qualquer transporte intermodal com destino ou à partida de quaisquer pontos situados nos territórios das Partes ou de países terceiros. As empresas podem optar por realizar o seu próprio transporte intermodal ou por prestar esse serviço através de acordos, incluindo acordos de partilha de código, com outras transportadoras aéreas. Esses serviços de transporte intermodal podem ser oferecidos como um serviço direto e a um preço

único, combinando o transporte aéreo e o transporte intermodal, desde que os passageiros e os expedidores sejam informados sobre os prestadores do transporte envolvidos. Esta cláusula não confere de nenhuma maneira o direito de cabotagem.

AGREEMENT ON AIR TRANSPORT BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC AND THE REPUBLIC OF SINGAPORE

The Portuguese Republic and the Republic of Singapore hereinafter referred to as «the Parties», being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944:

Noting the Agreement between the European Community and Singapore on certain aspects of air services signed on the ninth day of June 2006; and

Desiring to organize, in a safe and orderly manner, international air services and to promote in the greatest possible measure international cooperation in respect of such services; and

Desiring to establish an Agreement to foster the development of scheduled air services between and beyond their territories;

agree as follows:

Article 1

Definitions

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

a) The term «Convention» shall mean the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, including any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have been adopted by both Parties;

b) The term «aeronautical authorities» shall mean, in the case of the Portuguese Republic the National Institute of Civil Aviation, and in the case of the Republic of Singapore the Minister for Transport and the Civil Aviation Authority of Singapore or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;

c) The term «designated airline» shall mean any airline, which has been designated and authorised in accordance with article 3 of the present Agreement;

d) The term «territory» shall have the meaning assigned to it in article 2 of the Convention;

e) The terms «air service», «international air service», «airline» and «stop for non-traffic purposes» shall have the meanings assigned to them in article 96 of the Convention;

f) The term «tariff» shall mean any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and or cargo (excluding mail) in air transportation (including any other mode of transportation in connection therewith) charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

g) The term «annex» shall mean the Route Schedule attached to the present Agreement and any clauses or notes appearing in such annex. The annex shall be considered an integral part of this Agreement and all references to the term «Agreement» shall be read as including the annex; and

h) The term «EU member State» shall mean a State that is a contracting party to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union and «EFTA States» shall mean The Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway and the Swiss Confederation.

Article 2

Operating rights

1 — Each Party grants to the other Party the following rights in respect of international air services conducted by the designated airlines of the other Party:

- a)* The right to fly across its territory without landing; and
- b)* The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2 — Each Party grants to the other Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of the operation of scheduled international air services by the other Party's designated airlines on the routes specified in the appropriate section of the annex. Such services and routes are hereinafter called «the agreed services» and «the specified routes» respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this article and subject to the provisions of this Agreement, the right to make stops in the territory of the other Party at the points specified for that route in the annex for the purpose of taking on board and disembarking passengers, baggage, cargo and mail.

3 — Nothing in paragraph 2 of this article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Party the right of embarking, in the territory of the other Party, traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Party.

4 — If the designated airlines of one Party are unable to operate services on its normal routing because of armed conflict, political disturbances, or special and unusual circumstances the other Party shall make its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations. This provision shall be applied without discrimination between the designated airlines of the Parties.

Article 3

Designation and operating authorization of airlines

1 — Each Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the annex and to withdraw or alter such designations. Those designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Party through diplomatic channels.

2 — On receipt of such a designation, and of applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall, subject to article 4, grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

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

(i) It is established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties and has a valid oper-

ating licence in accordance with the European Union Law; and

(ii) Effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EU member State responsible for issuing its air operator's certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) The airline has its principal place of business in the territory of the EU member State from which it has received the valid operating licence; and

(iv) The airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by EU member States and or by EFTA States and or by nationals of such EU member States and or EFTA States;

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

(i) Singapore has and maintains effective regulatory control of the airline; and

(ii) It has its principal place of business in Singapore;

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

Article 4

Refusal, revocation, suspension and limitation of authorisations

1 — Each Party shall have the right to refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions referred to in article 3 of this Agreement, or to impose conditions considered necessary, where:

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

(i) It is not established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties or does not have a valid operating licence from a EU member State in accordance with European Union law; or

(ii) Effective regulatory control of the designated airline is not exercised or not maintained by the EU member State responsible for issuing its air operator's certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) The airline does not have its principal place of business in the territory of the EU member State from which it has received its operating licence; or

(iv) The airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by EU member States and/or EFTA States and or by nationals of such EU member States or EFTA States; or

(v) It can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in another EU member State, including the operation of a service which is marketed as, or otherwise constitutes a through service, the airline would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by an agreement between Singapore and that other EU member State; or

(vi) The airline holds an air operator's certificate issued by a EU member State and there is no bilateral air services agreement between Singapore and that EU member State and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the designated airlines of Singapore;

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

(i) Singapore is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

(ii) It does not have its principal place of business in Singapore;

c) The designated airline fails to meet the conditions prescribed under the laws or regulations normally applied to the operation of international air services by the Party that has granted or is considering the application or applications for authorization or permission; or

d) The designated airline fails to comply with the laws or regulations of the Party granting the authorization or permission; or

e) The designated airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2 — In exercising its rights under paragraph 1, and without prejudice to its rights under paragraph 1a), (v) and (vi), of this article, Singapore shall not discriminate between airlines of EU member States on the grounds of nationality.

3 — Unless immediate refusal, revocation, suspension, limitation or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this article is essential to prevent further infringements of the laws or regulations referred to in this article, the right to refuse, revoke, suspend, limit or impose conditions shall be exercised only after consultation with the other Party. The consultation shall take place within a period of thirty (30) days from the date of the proposal to hold it unless otherwise agreed.

Article 5

Entry and clearance laws and regulations

1 — The laws and regulations of one Party relating to the admission into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airline of the other Party.

2 — The laws and regulations of one Party relating to the admission into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail transported on board the aircraft, such as those relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and sanitary control, shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew, or cargo of the other Party's airlines while entering into, departing from or within the territory of the first Party.

3 — Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its laws and regulations referred to in this article.

Article 6

Custom duties and other charges

1 — Aircraft operating on international services by the designated airlines of either Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, other consumable technical supplies and aircraft stores

(including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from custom duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Party, provided such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, or are used on the part of the journey performed over that territory.

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

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

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

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

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

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

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

Article 7

User charges

1 — Each Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports, other facilities and air navigation services under its control.

2 — Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party charges higher than those imposed on its own airlines engaged in similar international services.

3 — Such charges shall be just and reasonable and shall be based on sound economic principles.

Article 8

Traffic in direct transit

Traffic in direct transit across the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against the threat of unlawful interference, such as violence and air piracy and occasional measures for the

combat of illicit drug traffic, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from custom duties, charges and other similar taxes.

Article 9

Recognition of certificates and licences

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

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

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

Article 10

Commercial representation

1 — The designated airlines of each Party shall be allowed:

a) To establish in the territory of the other Party, in accordance with the laws and regulations of that other Party, offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) To bring in and maintain in the territory of the other Party — in accordance with the laws and regulations of such other Party relating to entry, residence and employment — managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation; and

c) In the territory of the other Party to engage directly and, at the airlines discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2 — The competent authorities of each Party will take all reasonable steps to ensure that the representatives of the airlines designated by the other Party are able to carry out their activities (in relation to paragraph 1 above) within the territory of the first Party in an orderly manner without unnecessary disruption or bureaucratic delays.

Article 11

Commercial activities

The designated airlines of each Party shall have the right to sell, in the territory of the other Party, air transportation and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries in accordance with the foreign exchange regulations in force.

Article 12

Conversion and transfer of revenues

Each Party grants to the designated airlines of the other Party the right of free transfer at the official rate

of exchange, of the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Party.

Article 13

Capacity

1 — There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2 — Each Party shall endeavour to take appropriate action within its jurisdiction to eliminate discrimination or unfair competition.

3 — Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with article 15 of the Convention.

4 — Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purpose of this Agreement.

Article 14

Notification of schedules & conditions of operation

1 — The time-tables of the agreed services and in general the conditions of their operation shall be notified by the designated airlines of a Party to the aeronautical authorities of the other Party at least thirty (30) days before the intended date of their implementation. Any significant modification to such time-tables or conditions of their operation shall also be notified to the aeronautical authorities in the same way. In special cases, the time limit set above may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

2 — For minor modifications or in case of supplementary flights, the designated airlines of one Party shall also notify the aeronautical authorities of the other Party, at least four-working days before their intended operation. In special cases, this time limit may be reduced subject to agreement of the said authorities.

Article 15

Safety

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

2 — If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of article 4 of this Agreement.

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

4 — If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5 — In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by a designated airline of one Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that designated airline the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

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

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

Article 16

Regulatory control

Where Portugal has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EU member State, the rights of Singapore under article 15 of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 17

Security

1 — Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights

and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of:

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

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

c) The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988;

d) The Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991;

and any aviation security agreement that becomes binding on both Parties.

2 — The Parties shall, in their mutual relations, act as a minimum, in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or are established in their territory under the EU Treaties and have received valid operating licences in accordance with European Union Law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

4 — Each Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 2 above required by the other Party for entry into the territory of that other Party and also for departure from, or while within, the territory of the Republic of Singapore. For departure from, or while within, the territory of the Portuguese Republic, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6 — When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start

of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this article, the first Party may take interim action at any time.

Article 18

Provision of statistics

The aeronautical authorities of one Party shall supply the aeronautical authorities of the other Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes.

Article 19

Tariffs

1 — Tariffs for international air transport operated pursuant to this Agreement shall not be required to be filed with the aeronautical authorities of either Party.

2 — The Parties acknowledge that market forces shall be the primary consideration in the establishment of tariffs for air transportation. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Party, consultations may be initiated by either Party in accordance with article 20 for the:

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

3 — Notwithstanding the above provisions, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of both Parties for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law, which shall be applied on a non-discriminatory basis.

Article 20

Consultations

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

2 — Such consultations shall begin within a period of forty five (45) days from the date the other Party has received the written request, unless some shorter time frame is provided for in this Agreement or the Parties agree otherwise.

Article 21

Amendments

1 — If either Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may at any time request consultation with the other Party. Such consultation shall

begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party has received the written request.

2 — The amendments resulting from the consultations referred to in paragraph 1 shall enter into force in the same manner as set out in article 26.

Article 22

Conformity with multilateral conventions

If a general multilateral convention on air transport enters into force in relation to both Parties, any inconsistency in the obligations of the Parties under this Agreement and that multilateral convention shall be resolved in the favour of those provision(s) that provide for the designated airlines the greater (i) exercise of rights, (ii) aviation safety and or (iii) aviation security, unless otherwise agreed by the Parties or the context otherwise requires.

Article 23

Settlement of disputes

1 — If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation through diplomatic channels.

2 — If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may refer the dispute to any agreed third party body for a decision, or the dispute may at the request of either Party be submitted for decision to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two so nominated.

3 — Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration, and the third arbitrator, who shall not be a national of either Party, shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

4 — If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (or if the President is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground) may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

5 — Except, as otherwise agreed, the arbitration tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.

6 — The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

7 — The Parties undertake to comply with any decision given under this article.

8 — If and so long as either Party or the designated airlines of either Party fail to comply with the decision given under paragraph 2 of this article, the other Party may limit, withhold, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default or to the designated airline or airlines in default.

9 — Each Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other expenses of the arbitral tribunal, or the costs of the agreed third-party referred to in paragraph 2, shall be shared equally by the Parties.

Article 24

Duration and termination

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

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

3 — The termination must be notified to the other Party through diplomatic channels and, simultaneously, to the International Civil Aviation Organisation. The termination shall take effect twelve (12) months after the receipt of the notification by the other Party.

4 — In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 25

Registration

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

Article 26

Entry into force

This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date both Parties have notified each other, through diplomatic channels, that all the internal procedures required for that purpose have been fulfilled.

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

Done in Singapore on the 28 of May of 2012, in the English and Portuguese languages, both texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English version shall prevail.

For the Portuguese Republic:

José de Almeida Cesário, Secretary of State of Portuguese Communities Abroad.

For the Republic of Singapore:

Masagos Zulkifli Bin Masagos Mohamad, Minister of State, Ministry of Home Affairs & Ministry of Foreign Affairs.

ANNEX

1 — Route schedule

Section 1

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the Portuguese Republic:

Points in Portugal	Intermediate points	Points in Singapore	Beyond points
Any points	Any intermediate points	Any points	Any beyond points

Section 2

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the Republic of Singapore:

Points in Singapore	Intermediate points	Points in Portugal	Beyond points
Any points	Any intermediate points	Any points	Any beyond points

2 — Operational flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

a) Combine different flight numbers within one aircraft operation;

b) Serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

c) Omit stops at any point or points;

d) Transfer traffic from any of its other aircraft at any point on the routes;

without directional or geographical limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

3 — Routing, capacity and traffic rights

With effect from the beginning of IATA Scheduling Season for Northern Summer 2010 («IATA Summer 2010»):

The designated airlines of the Parties shall be allowed to exercise unlimited third, fourth and fifth freedom traffic rights, on the specified routes, with unlimited frequencies and capacities, and with any aircraft type.

Prior to IATA Summer 2010:

(i) With respect to all-cargo services, the designated airlines of each Party shall be allowed to exercise full third, fourth and fifth freedom traffic rights, on the specified routes, with unlimited frequencies and capacities, and with any aircraft type;

(ii) With respect to passenger services, the designated airlines of each Party shall be allowed to exercise:

(a) Full third and fourth freedom traffic rights, on the specified routes, with unlimited frequencies and capacities, and with any aircraft type;

(b) Full fifth freedom traffic rights on the specified routes, with unlimited frequencies and capacities, and with any aircraft type, on sectors which are not served by the airlines of the other Party. Should the airlines of the other Party commence operations on the said sector(s), the Parties shall consult to discuss the exercise of 5th freedom traffic rights on the said sector(s). Such consultations may be conducted through correspondence.

4 — Cooperative marketing arrangements

In operating or holding out the agreed services on the specified routes, the airlines of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as code-sharing with:

- An airline or airlines of either Party; and
- An airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable ar-

rangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country;

provided that all airlines in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements.

Signed cooperative marketing arrangements between airlines in this regard shall be filed with both aeronautical authorities prior to the introduction of any cooperative marketing arrangements and shall be subject to review by the aeronautical authorities if the cooperative marketing arrangements are inconsistent with this Agreement or with any applicable domestic laws and regulations.

When booking, issuing, selling tickets and at check-in on services pursuant to any code-share agreement, the marketing carrier shall advise its passengers of which airline will actually operate each sector of the service.

5 — Leasing

Either Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with articles 15, 16 and 17 of this Agreement.

Subject to the above paragraph, the designated airlines of each Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.

6 — Intermodal transport

Subject to the laws and regulations of each Party, the designated airlines shall be permitted to employ, in connection with air transport, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved. This clause does not in any way confer the right of cabotage.

Resolução da Assembleia da República n.º 45/2013

Combate às discriminações salariais, diretas e indiretas

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo que:

1 — Acione os mecanismos necessários visando concretizar o combate às discriminações salariais, diretas e indiretas, e dar prioridade à ação inspetiva e punitiva.

2 — Elabore, com urgência, através da Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT) e da Comissão para a Igualdade no Trabalho e no Emprego (CITE), um Plano Nacional de Combate às Discriminações Salariais, Diretas e Indiretas, para o período de 2013 e 2014, a implementar como prioridade de ação inspetiva e punitiva.

Aprovada em 8 de março de 2013.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

Resolução da Assembleia da República n.º 46/2013

Pela não discriminação laboral de mulheres

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo:

1 — A criação de uma campanha nacional que promova o esclarecimento das mulheres sobre os seus direitos no mundo laboral, bem como das entidades empregadoras sobre a necessidade de promoção de igualdade de género no mundo do trabalho.

2 — O envolvimento das associações representativas das mulheres na campanha referida no número anterior.

3 — A criação e a concretização de um plano de ações inspetivas, por parte da Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), para detetar e combater situações de discriminação de género no mundo do trabalho.

4 — A garantia de adequação de meios humanos, na ACT, necessários à concretização do plano referido no número anterior.

5 — A realização de um relatório, por parte da ACT, sobre o resultado da aplicação dos números anteriores.

6 — O envio do relatório referido no número anterior à Assembleia da República.

Aprovada em 8 de março de 2013.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

Resolução da Assembleia da República n.º 47/2013

Pelo combate ao empobrecimento e à agudização da pobreza entre as mulheres

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo que:

1 — Elabore, no prazo de três meses, um relatório de avaliação, nos termos da Resolução da Assembleia da República n.º 31/2008, de 23 de julho, que recomenda a definição de um limiar de pobreza e a avaliação das políticas públicas destinadas à sua erradicação.

2 — Elabore, no prazo de seis meses, um relatório de avaliação do impacto das medidas decorrentes dos Orçamentos do Estado de 2010, 2011 e 2012 no aumento e no agravamento da pobreza nas suas múltiplas dimensões e nos fenómenos de exclusão social, analisando particularmente as suas incidências na situação das mulheres e crianças.

3 — Elabore, no prazo de seis meses, um relatório de avaliação da pobreza e exclusão social tendo por base:

a) Os cortes nas prestações sociais e o aumento da taxa de pobreza;

b) A relação entre o congelamento dos salários, os baixos salários e as desigualdades salariais entre mulheres e homens e o aumento dos trabalhadores pobres e dos jovens em situação de risco de pobreza;

c) A caracterização socioeconómica das pessoas prostituídas;

d) Os efeitos da alteração da condição de recursos para acesso às prestações sociais previstas no Decreto-Lei n.º 70/2010, de 16 de junho;