ACORDO SOBRE SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

A REPÚBLICA PORTUGUESA e a REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, doravante designadas por Partes, ambas sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944;

Reconhecendo a importância do transporte aéreo como um meio de criação e fortalecimento das relações de amizade, entendimento e cooperação entre os povos dos dois Países;

Desejando contribuir para o progresso da aviação civil regional e internacional; e

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

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1º
DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente Acordo:

a) A expressão " a Convenção" significa a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944, inclui qualquer anexo adoptado ao abrigo do Artigo 90º da referida Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus Artigos 90º e 94º, na medida em que esses Anexos e emendas tenham sido adoptados por ambas as Partes;

b) A expressão " Autoridades Aeronáuticas" significa no caso da República Portuguesa, o Instituto Nacional da Aviação Civil – INAC, I.P., e no caso da República de Moçambique, o Instituto de Aviação Civil de Moçambique – IACM ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções actualmente exercidas pelas referidas autoridades ou com funções similares;

c) A expressão “ Empresa designada” significa qualquer empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do Artigo 3º do presente Acordo;

d) A expressão “ Território” tem o significado definido no Artigo 2º 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 96º da Convenção;

f) A expressão “Tarifa” 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;

g) A expressão “ Anexo” significa o Quadro de Rotas apenso ao presente Acordo e todas as Cláusulas ou Notas constantes desse Anexo. O Anexo ao presente Acordo é considerado parte integrante do mesmo**;**

h) A expressão “Acordo” significa o presente Acordo, o Anexo elaborado para efeitos do mesmo Acordo, bem como qualquer alteração ao Acordo ou ao Anexo;

i) A expressão “Serviços acordados” significa os serviços aéreos regulares nas rotas especificadas no Anexo ao presente Acordo, para o transporte de passageiros, carga e correio.

j) A expressão “Capacidade” significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida pelo número de frequências.

ARTIGO 2º
CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados no presente Acordo para permitir às suas empresas designadas o estabelecimento e operação dos serviços aéreos internacionais em cada uma das rotas especificadas no Anexo.

2. Sujeito ao prescrito no presente Acordo, as empresas designadas de cada Parte gozam dos seguintes direitos:

a) sobrevoarem sem aterrar o território da outra Parte;

b) efectuar no referido território escalas para fins não comerciais; e

c) fazer escalas no referido território, nos pontos especificados em cada rota para embarque ou desembarque de tráfego internacional de passageiros, carga e correio destinado a, ou embarcado no território da outra Parte.

3. As disposições do nº 2 do presente Artigo não deverão considerar-se como outorgando às empresas designadas de uma Parte o privilégio de embarcar contra remuneração ou em regime de fretamento no território da outra Parte passageiros e carga com destino a outro ponto do território dessa outra Parte.

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

ARTIGO 3º
DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO DE EMPRESAS

1. Cada Parte terá o direito de designar até duas empresas de transporte aéreo para explorar os serviços acordados nas rotas e condições específicadas no Anexo e retirar ou alterar tais designações. As designações deverão ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte através dos canais diplomáticos.

2. Uma vez recebida esta notificação, bem como a apresentação dos programas da empresa designada, no formato estabelecido para as autorizações técnicas e operacionais, a outra Parte deverá conceder, sem demora, às empresas designadas, a competente autorização de exploração, desde que:

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

(i) Esta se encontre estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados da União Europeia e disponha de uma licença de exploração em conformidade com o direito da União Europeia; e

(ii) O controlo efectivo de regulação da empresa designada seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da União Europeia responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo e a Autoridade Aeronáutica relevante esteja claramente identificada na designação; e

(iii) A empresa seja detida, directamente ou através de posse maioritária, e seja efectivamente controlada pelos Estados-Membros da União Europeia ou da Associação Europeia de Comércio Livre e ou por nacionais desses Estados.

b) No caso de uma empresa designada pela República de Moçambique, deverá a mesma observar cumulativamente os seguintes requisitos:

(i) Esta se encontre sedeada em território da República de Moçambique;

(ii) A empresa seja efectivamente controlada e seja maioritariamente detida por entidades moçambicanas, entendendo-se como tal qualquer cidadão de nacionalidade moçambicana ou qualquer sociedade ou instituição constituída e registada nos termos da legislação moçambicana, com sede na República de Moçambique, e capital detido maioritariamente directa ou indirectamente pelo Estado moçambicano ou seus nacionais; e

(iii) Dispor de uma licença de exploração e de um Certificado de Operador Aéreo emitidos de acordo com as leis e regulamentos aplicados pelas Autoridades Aeronáuticas moçambicanas.

c) A empresa designada se encontre habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação em vigor aplicável às operações dos serviços aéreos internacionais pela Parte que aceita a designação e em conformidade com as disposições da Convenção.

ARTIGO 4º
REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO OU LIMITAÇÃO DE DIREITOS

1. Cada uma das Partes terá o direito 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 2º do presente Acordo, ou ainda de sujeitar o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias, quando:

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

(i) Esta não se encontrar estabelecida no território da República Portuguesa nos termos dos Tratados da União Europeia ou não seja detentora de uma licença de exploração em conformidade com o direito da União Europeia; ou

(ii) O controlo efectivo de regulação da empresa designada não seja exercido ou mantido pelo Estado Membro da União Europeia responsável pela emissão do

Certificado de Operador Aéreo ou a Autoridade Aeronáutica relevante não esteja claramente identificada na designação; ou

(iii) A empresa não seja detida, directamente ou através de posse maioritária, ou não seja efectivamente controlada pelos Estados-Membros da União Europeia ou da Associação Europeia de Livre Comércio e ou por nacionais desses Estados; ou

(iv) A empresa possua um Certificado de Operador Aéreo emitido por um Estado-Membro da União Europeia com qual não exista um acordo bilateral de serviços aéreos entre a República de Moçambique e esse Estado e os direitos de tráfego necessários para realizar a operação proposta não sejam reciprocamente oferecidos a empresa designada pela República de Moçambique; ou

(v) A empresa já estiver autorizada a operar ao abrigo de um acordo bilateral entre a República de Moçambique e outro Estado-Membro e tiver como objectivo contornar as restrições aos direitos de tráfego impostas por esse outro acordo.

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

(i) Esta não se encontre sedeada em território da República de Moçambique;

(ii) A empresa não seja maioritariamente detida por entidades moçambicanas, entendendo-se como tal qualquer cidadão de nacionalidade moçambicana ou qualquer sociedade ou instituição constituída e registada nos termos da legislação moçambicana, com sede na República de Moçambique e capital detido maioritariamente por cidadãos ou entidades moçambicanas; ou

(iii) Não dispor de uma licença de exploração e de um Certificado de Operador Aéreo emitidos de acordo com as leis e regulamentos aplicados pelas autoridades aeronáuticas moçambicanas ou dispondo deles, os mesmos vierem a ser cancelados.

c) No caso da empresa designada não se encontrar habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação em vigor aplicável às operações dos serviços aéreos internacionais pela Parte que considera a designação em conformidade com as disposições da Convenção; ou

d) No caso de a empresa deixar de cumprir a legislação em vigor na Parte que concedeu esses direitos; ou

e) No caso de a empresa deixar de observar, na exploração dos serviços acordados, as condições estabelecidas no presente Acordo.

2. Salvo se a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no número 1 deste artigo forem necessárias para evitar novas

infracções à legislação em vigor, tal direito apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tais consultas deverão efectuar-se no prazo de trinta (30) dias a contar da data da proposta para a sua realização, salvo se acordado de outro modo.

ARTIGO 5º
APLICAÇÃO DE LEGISLAÇÃO EM VIGOR E PROCEDIMENTOS

1. A legislação 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 de ambas as Partes, tanto à chegada como à partida ou enquanto permanecerem no território dessa Parte.

2. A legislação e procedimentos 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, serão cumpridos por ou em nome desses passageiros, tripulações, ou dos titulares da bagagem, carga e correio à entrada, permanência ou saída do território dessa Parte.

3. Os passageiros, bagagem, carga e correio em trânsito directo no território de qualquer das Partes, que não deixarem a zona do aeroporto reservada para o efeito, serão apenas submetidos ao controle simplificado, excepto no respeitante às medidas de segurança contra a violência e pirataria aérea e medidas ocasionais de combate ao tráfego de drogas ilícitas. A bagagem, a carga e o correio em trânsito directo serão isentos de direitos aduaneiros e outras taxas análogas aplicáveis.

ARTIGO 6º
DIREITOS ADUANEIROS E OUTROS ENCARGOS

1. As aeronaves utilizadas nos serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas de qualquer das Partes, bem como o seu equipamento normal, peças sobressalentes, reservas de combustíveis e lubrificantes, outros consumíveis técnicos e provisões (incluindo alimentos, bebidas e tabaco), que se encontrem a bordo de tais aeronaves, serão isentos de direitos aduaneiros, emolumentos de inspecção e outros direitos ou impostos, à chegada ao território da outra Parte, desde que esse equipamento, reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até ao momento de serem reexportados ou utilizados na parte da viagem efectuada nesse território.

2. Serão igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e impostos, com excepção das taxas correspondentes ao serviço prestado:

a) As provisões embarcadas no território de qualquer das Partes, dentro dos limites fixados pelas autoridades de uma 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 qualquer das Partes para a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas da outra Parte;

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

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

4. O equipamento normal de bordo, bem como os produtos e provisões existentes a bordo da aeronave das empresas designadas de qualquer das Partes, só poderão ser descarregados no território da outra Parte com o consentimento das autoridades aduaneiras desse território. Nesse caso, poderão 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.

5. As isenções previstas neste artigo serão também aplicáveis aos casos em que as empresas designadas de qualquer das Partes tenham estabelecido acordos com outra empresa ou empresas para o empréstimo ou transferência, no território da outra Parte, dos produtos especificados nos números 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra empresa ou empresas beneficiem igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte.

6. Nenhuma disposição do presente Acordo impede a República Portuguesa de aplicar, numa base de não- discriminação, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma transportadora aérea designada da República de Moçambique que opere entre um ponto situado no território da República Portuguesa e outro ponto situado no território da República Portuguesa ou no território de outro Estado-Membro da União Europeia.

7. Nenhuma disposição do presente Acordo impede a República de Moçambique de aplicar, numa base de não-discriminação, impostos, taxas, direitos, custas ou

encargos ao combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma transportadora aérea designada da República Portuguesa que opere entre um ponto situado no território da República de Moçambique e outro ponto situado no território da República de Moçambique ou no território de outro Estado-Membro da Comunidade dos Países da África Austral.

ARTIGO 7º
TAXAS AEROPORTUÁRIAS E DE NAVEGAÇÃO AÉREA

1. Cada Parte pode impor ou permitir que sejam impostas taxas adequadas e razoáveis pela utilização de aeroportos, serviços de tráfego aéreo e instalações associadas que estejam sob o seu controle.

2. Tais taxas não deverão ser mais elevadas que as taxas devidas pelas aeronaves das empresas designadas por cada uma das Partes que explorem serviços aéreos internacionais similares.

3.Tais taxas deverão ser justas e razoáveis e deverão ser baseadas em sãos princípios económicos.

ARTIGO 8º
RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS

1. Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças emitidas, ou validados, por uma das Partes, e dentro do seu prazo de validade, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos de exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas, desde que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação sejam equivalentes ou superiores aos padrões mínimos que poderão ser estabelecidos em conformidade com a Convenção.

2. O número 1 do presente artigo também se aplica em relação a uma empresa designada pela República Portuguesa cujo controlo efectivo de regulação é exercido e mantido por outro Estado-Membro da União Europeia.

3. 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 ou validados aos seus nacionais pela outra Parte ou por qualquer outro Estado.

ARTIGO 9º
REPRESENTAÇÃO COMERCIAL

1. As empresas designadas de cada Parte poderão:

a) Estabelecer no território da outra Parte, representações destinadas à promoção do transporte aéreo e vendas de bilhetes assim como outras facilidades inerentes à exploração do transporte aéreo, em conformidade com a legislação em vigor na referida Parte;

b) Estabelecer e manter no território da outra Parte - em conformidade com a legislação dessa Parte, relativos à entrada, residência e emprego – pessoal executivo, comercial, técnico e operacional e outro pessoal especializado necessário à exploração do transporte aéreo, e

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

2. As autoridades competentes de cada Parte tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que as representações das empresas designadas da outra Parte possam exercer as suas actividades de forma regular.

ARTIGO 10º
ACTIVIDADES COMERCIAIS

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

2. No exercício das actividades comerciais os princípios referidos no número 1 deverão ser aplicados às empresas designadas de ambas as Partes.

ARTIGO 11º
IMPOSTOS E TRANSFERÊNCIA DE LUCROS

1. Cada Parte assegurará às empresas designadas da outra Parte a livre transferência para a sua sede social, em divisas convertíveis, ao câmbio oficial, dos excedentes das receitas sobre as despesas realizadas no seu território com o transporte de passageiros, bagagens, correio e carga, efectuado pelas empresas designadas da outra Parte. Se existir um regime de pagamentos entre as duas Partes, regulado por acordo especial, será este que se lhe aplicará.

2. Os lucros resultantes do transporte de passageiros, bagagens, correio e carga auferidos pelas empresas designadas de uma Parte serão isentos de impostos e contribuições no território da outra Parte.

ARTIGO 12º
CAPACIDADE

1. Haverá justa e igual oportunidade na exploração, pelas empresas designadas de ambas as Partes, dos serviços acordados nas rotas especificadas entre os seus respectivos territórios.

2. Os serviços aéreos acordados oferecidos pelas empresas designadas das Partes deverão manter uma estreita relação com a procura de transporte nas rotas especificadas e deverão ter como objectivo principal a oferta de capacidade adequada às necessidades reais e razoavelmente previsíveis, incluindo as variações sazonais, do transporte de tráfego embarcado ou desembarcado no território da Parte que tenha designado as empresas.

3. As frequências a oferecer no transporte entre os respectivos territórios serão notificadas às Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes.

4. A exploração do transporte de tráfego, embarcado no território da outra Parte e desembarcado em pontos das rotas especificadas situados em países terceiros ou vice-versa, será efectuada de acordo com os princípios gerais aos quais a capacidade se deve adequar:

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

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

c) Exigências de uma exploração económica dos serviços considerados.

5. As frequências a oferecer no transporte de tráfego mencionado no número 4 ficarão sujeitas à aprovação das Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes.

6. No caso de as Autoridades Aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre as frequências submetidas ao abrigo do número 5, a questão será resolvida em conformidade com o Artigo 20 do presente Acordo.

7. Se as Autoridades Aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre o número de frequências a oferecer ao abrigo do número 4, a oferta das empresas

designadas não deverá exceder o total da capacidade, incluindo as variações sazonais, previamente acordadas**.**

ARTIGO 13º
APROVAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE EXPLORAÇÃO

1. Os horários dos serviços aéreos acordados e, de uma forma geral, as condições da sua operação deverão ser notificados ou submetidos à aprovação, conforme o caso, tal como previsto no Artigo 12º, pelo menos trinta (30) dias antes da data prevista para a sua aplicação. Qualquer alteração significativa a esses horários ou às condições da sua operação será igualmente submetida para notificação ou aprovação, conforme o caso, às Autoridades Aeronáuticas. O prazo acima indicado poderá, em casos especiais, ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

2. Em caso de alterações menores ou de voos suplementares, a empresa designada de uma Parte deverá notificar a Autoridade Aeronáutica da outra Parte, pelo menos (4) dias úteis antes do início da operação pretendida. Em casos especiais, este prazo limite poderá ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

ARTIGO 14º
SEGURANÇA AÉREA

1. Cada Parte pode, em qualquer altura, solicitar consultas sobre a adopção, 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 efectivamente 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 acções consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas correctivas. A não aplicação pela outra Parte das medidas adequadas, no prazo de quinze (15) dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do artigo 4º do presente Acordo.

3. Sem prejuízo das obrigações mencionadas no artigo 33º da Convenção, é acordado que qualquer aeronave das empresas designadas de uma Parte que opere serviços aéreos de ou para o território de outra Parte pode, enquanto permanecer no território da outra Parte, ser objecto de um exame realizado por representantes autorizados da outra Parte, a bordo e no exterior da aeronave, a

fim de verificar não só a validade dos documentos e da sua tripulação, mas também o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (adiante mencionado como " inspecções de placa"), desde que tal não implique atrasos desnecessários.

4. Se, na sequência desta inspecção de placa ou de uma série de inspecções de placa surgirem sérias suspeitas de que uma aeronave ou de que as condições de operação de uma aeronave não cumprem os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção, ou sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efectiva dos padrões de segurança estabelecidos pela Convenção, a Parte que efectuou a inspecção é livre de concluir, para os efeitos de artigo 33º da Convenção, que os requisitos, certificados ou as licenças emitidas ou validados 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 inspecção de placa a uma aeronave, operada por uma empresa designada por uma Parte, nos termos do número 3 acima mencionado, o acesso for negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte é livre de inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no número 4 supra e de tirar as conclusões referidas nesse número.

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

7. Qualquer acção tomada por uma Parte de acordo com os números 2 ou 6 acima mencionados, será interrompida assim que o fundamento para essa acção deixe de existir.

8. Se uma Parte designar uma empresa de transporte aéreo cujo controlo efectivo de regulação seja exercido por um Estado Membro da União Europeia, os direitos da outra Parte previstos neste artigo aplicam-se igualmente no que respeita à adopção, exercício e manutenção dos requisitos de segurança por esse Estado Membro da União Europeia, e no que respeita à autorização de exploração da empresa.

ARTIGO 15º
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 actos de interferência ilícita constitui parte

integrante do presente Acordo, sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações de acordo com o direito internacional, as Partes deverão, em particular, actuar em conformidade com o disposto:

a) Na Convenção referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinado em Tóquio em 14 de Setembro de 1963;

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

c) Na Convenção para a Repressão de Actos 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 Actos 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.

2. Nas suas relações mútuas as Partes actuarão 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; estas exigirão que os operadores de aeronaves matriculadas nos seus territórios, os operadores de aeronaves que nele tenham o seu principal local de negócios, a sua sede ou nele se encontrem estabelecidos sob os Tratados da União Europeia, e sejam detentores de uma licença de exploração em conformidade com o direito da União Europeia, e os operadores de aeroportos situados no seu território actuem em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação.

3. As Partes prestarão, sempre que solicitada, toda a assistência necessária com vista a impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos 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. Cada Parte aceita que tais operadores de aeronaves fiquem obrigados a observar as disposições sobre segurança da aviação, referidas no número 2, exigidas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no território da República de Moçambique. Para entrada, saída ou permanência no território da República Portuguesa, os operadores de aeronaves ficam obrigados a observar as disposições sobre segurança da aviação em conformidade com o direito da União Europeia e as disposições da Convenção. Cada Parte assegurará a aplicação efectiva, dentro do seu território, de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspeccionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes ou durante o embarque ou carregamento. Cada

Parte considerará também favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adopção 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 actos 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 adoptando outras medidas apropriadas, com vista a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça de incidente.

6. Se uma parte tiver problemas ocasionais, no âmbito das disposições deste artigo relativas à segurança de aviação civil, as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes podem solicitar de imediato consultas com as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte.

ARTIGO 16º
FORNECIMENTO DE ESTATÍSTICAS

As Autoridades Aeronáuticas de uma Parte deverão fornecer às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte, a pedido destas, as estatísticas que possam ser razoavelmente exigidas para fins informativos.

ARTIGO 17º
TARIFAS

1. As tarifas, a aplicar pelas empresas designadas de uma Parte para o transporte com destino ao, ou, à partida da outra Parte, serão estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os factores relevantes, incluindo o custo de exploração, um lucro razoável e as tarifas das outras empresas que operem no todo ou parte da mesma rota.

2. Uma tarifa estabelecida em conformidade com as disposições deste artigo continuará em vigor até que uma nova tarifa seja estabelecida.

3. As Partes poderão intervir tendo em vista a:

a) Protecção dos consumidores face a tarifas excessivas devido ao abuso de posição dominante no mercado;

b) Prevenção de tarifas cuja aplicação constitui um comportamento anti-concorrencial que terá ou aparenta ter ou de forma explícita e intencional terá o efeito de prevenir, restringir ou distorcer a concorrência ou de excluir um concorrente da rota.

4. As empresas designadas não deverão oferecer, vender ou publicar tarifas diferentes daquelas, que tiverem sido estabelecidas de acordo com as disposições deste artigo.

ARTIGO 18º
CONSULTAS

1. A fim de assegurar uma estreita cooperação em todas as questões relativas à interpretação e aplicação do presente Acordo, as Autoridades Aeronáuticas de cada uma das Partes consultar-se-ão, sempre que necessário, a pedido de qualquer das Partes.

2. Estas consultas poderão ser através de negociação directa ou de correspondência e terão início num período de quarenta e cinco (45) dias contados a partir da data de recepção de uma solicitação de consultas por escrito, salvo se outro prazo tiver sido mutuamente acordado.

ARTIGO 19º
REVISÃO

1. Se qualquer das Partes considerar conveniente emendar qualquer disposição do presente Acordo, poderá, a todo o momento, solicitar consultas à outra Parte. Tais consultas, deverão ter início no período de sessenta (60) dias a contar da data em que a outra Parte recebeu o pedido, por escrito.

2. As emendas resultantes das consultas a que se refere o número anterior entrarão em vigor nos termos previstos no Artigo 23º.

3. O presente Acordo e seu Anexo poderão ser emendados de forma a ficar em conformidade com qualquer convenção multilateral que possa vir a vincular ambas as Partes.

ARTIGO 20º
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, por via diplomática, 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 entidade, ou, a pedido de qualquer uma das Partes, tal diferendo poderá ser submetido à decisão de um

tribunal arbitral composto por três (3) árbitros, sendo nomeado um por cada Parte e o terceiro designado pelos dois assim nomeados.

3. Cada uma das Partes deverá nomear um árbitro dentro do prazo de sessenta (60) dias a contar da data da recepção, por qualquer das Partes, de uma notificação da outra Parte, feita por via diplomática, solicitando a arbitragem, e o terceiro árbitro será designado dentro de um novo período de sessenta (60) dias.

4. Se qualquer das Partes não nomear um árbitro dentro do período especificado ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá, a pedido de qualquer das Partes, designar um árbitro ou árbitros conforme for necessário. Nessa circunstância, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um Estado terceiro e assumirá as funções de presidente do tribunal arbitral.

5. As partes comprometem-se a cumprir qualquer decisão tomada ao abrigo do número 2 deste Artigo.

6. Se, e na medida em que, qualquer uma das Partes ou as empresas designadas de qualquer uma das Partes não acatar a decisão proferida nos termos do número 2 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.

7. Cada uma das Partes pagará as despesas do árbitro por si nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em partes iguais pelas Partes.

ARTIGO 21º
VIGÊNCIA E DENÚNCIA

1. O presente Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

2. Cada uma das Partes poderá, a qualquer momento, denunciar o presente Acordo.

3. Neste caso, o Acordo deixará de vigorar doze (12) meses após a data da recepção da notificação pela outra Parte, a menos que a referida notificação da denúncia do acordo seja retirada por acordo antes do término deste período.

4. Em caso de não ser acusada a recepção pela outra Parte, a referida notificação será considerada recebida catorze (14) dias após a recepção da mesma notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 22º
REGISTO

O presente Acordo e qualquer revisão ao mesmo serão registadas junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 23º
ENTRADA EM VIGOR

O presente Acordo entrará em vigor trinta (30) dias após a data da recepção da última notificação, por via diplomática, de que foram cumpridos os respectivos requisitos de direito interno necessários para o efeito.

Ao entrar em vigor, o presente Acordo revoga o *Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Portugal e o Governo da República Popular de Moçambique*, assinado em Maputo, em 28 de Janeiro de 1977.

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

Feito no dia 30 de Abril de 2010 em dois originais, na língua portuguesa.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA PORTUGUESA	PELO GOVERNO DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
Luís AMADO	Oldemiro Júlio Marques BALOI
Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros	*Ministro dos Negócios Estrangeiros e Cooperação*

ANEXO

Rotas

As empresas designadas poderão realizar serviços aéreos internacionais nas seguintes rotas:

A. Rotas para as empresas designadas pela República Portuguesa:

De: Pontos em Portugal;

Via: Pontos intermédios;

Para: 3 (três) pontos em Moçambique - Maputo e dois pontos a serem indicados pela República Portuguesa;

Além: Pontos além.

B. Rotas para as empresas designadas pela República de Moçambique:

De: Pontos em Moçambique;

Via: Pontos intermédios;

Para: 3 (três) pontos em Portugal, – Lisboa e dois pontos a serem a indicados pela República de Moçambique;

Além: Pontos além.

NOTA:

1. As empresas designadas de cada Parte Contratante poderão, em qualquer ou em todos os vôos, omitir escalas em suas respectivas rotas especificadas, e poderão servir mais de um ponto na mesma rota e em qualquer ordem, desde que sirvam pelo menos um ponto no território da Parte que designa a empresa.
2. O exercício dos direitos de tráfego de 5ª liberdade nos pontos intermédios e/ou além especificados será objecto de acordo entre as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes.
3. As Partes acordaram que os operadores designados e autorizados poderão exercer os direitos da 3ª e 4ª liberdades em todos os pontos contidos do quadro de rotas.