

ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA
E A REPÚBLICA DO PERU

A REPÚBLICA PORTUGUESA e a REPÚBLICA DO PERU, doravante designadas por “Partes”, sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de dezembro de 1944;

Desejando organizar, de uma forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais e promover, o mais amplamente possível, a cooperação internacional no âmbito de tais serviços; 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 deste Acordo:

a) A expressão "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de dezembro de 1944, incluindo qualquer Anexo adotado 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 adotados por ambas as Partes;

b) A expressão “Tratados UE” significa o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;

c) A expressão "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República Portuguesa, a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), e no caso da República do Peru, o Ministério dos Transportes e Comunicações, através da Direção-Geral de Aeronáutica Civil, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas referidas autoridades ou funções similares;

d) A expressão “empresa de transporte aéreo designada” significa qualquer empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do artigo 3º deste Acordo;

e) A expressão "território"¹ significa o território continental, as ilhas, os espaços marítimos e o espaço aéreo que os cobrem e em que qualquer das Partes exerça soberania ou direitos de soberania e jurisdição, de acordo com a sua Constituição Política, outra legislação interna e o Direito Internacional.

f) 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;

¹ Para maior clareza, a definição e as referências a "território" contidas neste Acordo deverão aplicar-se somente no âmbito deste Acordo.

g) A expressão "tarifa" significa os preços a pagar pelo transporte de passageiros, bagagem e carga, bem como as condições que regem a aplicação desses preços, incluindo os preços e as condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, mas excluindo remuneração ou condições para o transporte de correio; e

h) A expressão "Anexo" significa o Quadro de Rotas apenso a este Acordo, bem como quaisquer Cláusulas ou Notas que constem desse Anexo. O Anexo a este Acordo é considerado parte integrante do mesmo.

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 de transporte aéreo designadas da 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 especificados neste Acordo para efeitos de exploração de serviços aéreos internacionais regulares pelas empresas designadas da outra Parte, nas rotas especificadas na Secção apropriada do Quadro de Rotas anexo a este Acordo. Tais serviços e rotas são doravante designados, respetivamente, "os serviços acordados" e "as rotas especificadas". Na exploração de um serviço acordado numa rota especificada, as empresas designadas por cada Parte deverão gozar, para além dos direitos especificados no

número 1 deste artigo, e sob reserva do disposto neste Acordo, do direito de aterrar no território da outra Parte, nos pontos especificados para essa rota no Anexo a este Acordo, com o objetivo de proceder ao embarque e desembarque de passageiros, bagagem, carga e correio.

3. Nada do disposto no número 2 deste artigo deverá ser interpretado como conferindo às empresas designadas de 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 Parte.

4. Se, por motivo de conflito armado, situações de crise, calamidades naturais, ou eventos semelhantes, uma empresa de transporte aéreo designada de uma Parte não puder explorar serviços nas suas rotas normais, a outra Parte esforçar-se-á por facilitar a continuidade desse serviço através de adequados reajustamentos dessas mesmas rotas. O disposto neste número deverá ser aplicado sem discriminação entre as empresas de transporte aéreo designadas das Partes.

ARTIGO 3.º

DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO DE EMPRESAS

1. Cada Parte tem o direito de designar até duas empresas de transporte aéreo com o propósito de explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo, bem como o direito de retirar ou alterar tais designações. Essas designações deverão ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte por via diplomática.

2. Aquando da receção da designação, bem como da apresentação dos programas de uma empresa de transporte aéreo designada, na forma e de acordo com as modalidades estabelecidas para as autorizações de exploração e permissões técnicas, a outra Parte deverá, no prazo procedimental mínimo, conceder as autorizações de exploração e permissões apropriadas, desde que:

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

- (i) Esta se encontre estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE e seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com o Direito da União Europeia; e
- (ii) O controlo efetivo de regulação das empresas de transporte aéreo seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da União Europeia responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação; e
- (iii) A empresa de transporte aéreo seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada pelos Estados-Membros da União Europeia ou por Estados da Associação Europeia de Comércio Livre e/ou por nacionais desses Estados.

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República do Peru:

(i) Esta se encontre estabelecida e tenha a sua sede no território da República do Peru e disponha de um Certificado de Operador Aéreo válido em conformidade com a lei peruana; e

(ii) O controlo efetivo de regulação das empresas de transporte aéreo seja exercido e mantido pela República do Peru.

c) A empresa de transporte aéreo designada preencha as condições estabelecidas na legislação que a Parte que aprecia a ou as candidaturas aplica normalmente à exploração dos serviços aéreos internacionais.

ARTIGO 4.º

RECUSA, REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO E LIMITAÇÃO DE DIREITOS

1. Quanto aos direitos especificados no artigo 2º deste Acordo, cada Parte tem o direito de recusar, revogar, suspender ou de limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas de uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte ou de sujeitar o exercício desses direitos às condições consideradas necessárias, quando:

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

- (i)** Esta não se encontre estabelecida no território da República Portuguesa nos termos dos Tratados UE, ou não seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com o Direito da União Europeia; ou
- (ii)** O controlo efetivo de regulação da empresa designada não seja exercido ou mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo, ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação; ou
- (iii)** A empresa de transporte aéreo não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada por Estados-Membros da UE ou por Estados da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados; ou
- (iv)** Já esteja autorizada a operar ao abrigo de um acordo bilateral entre a República do Peru e outro Estado-Membro da UE e, através do exercício de direitos de tráfego ao abrigo deste Acordo numa rota que inclua um ponto nesse outro Estado-Membro da UE, esteja a contornar as restrições de direitos de tráfego impostas pelo acordo bilateral entre a República do Peru e esse outro Estado-Membro; ou
- (v)** Tenha um Certificado de Operador Aéreo emitido por um Estado-Membro da UE e não exista acordo bilateral sobre serviços aéreos entre a República do Peru e esse Estado-Membro e os direitos de

tráfego para esse Estado-Membro tenham sido negados à empresa designada pela República do Peru.

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República do Peru:

(i) Esta não se encontre estabelecida e não tenha a sua sede no território da República do Peru ou não seja titular de um Certificado de Operador Aéreo válido, em conformidade com a lei peruana; e

(ii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo não seja exercido ou mantido pela República do Peru.

c) A empresa de transporte aéreo designada não satisfaça as condições estabelecidas na legislação que a Parte que aprecia a ou as candidaturas normalmente aplica normalmente à exploração dos serviços aéreos internacionais; ou

d) A empresa de transporte aéreo designada não cumpra a legislação da Parte que concedeu a autorização ou permissão; ou

e) A empresa de transporte aéreo designada não explore os serviços acordados, em conformidade com as condições estabelecidas neste Acordo.

2. A menos que a imediata recusa, revogação, suspensão, limitação ou imposição das condições referidas no número 1 deste artigo sejam essenciais para evitar novas infrações à legislação, o direito de recusar, revogar, suspender, limitar ou

impor condições apenas deverá ser exercido após a realização de consultas com a outra Parte. As consultas deverão ocorrer no prazo de trinta (30) dias a contar da data da proposta para a sua realização, salvo acordo em contrário.

ARTIGO 5.º

APLICAÇÃO DE LEGISLAÇÃO E PROCEDIMENTOS

1. A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou relativos à operação e navegação de tais aeronaves no seu território, deverão aplicar-se às aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte à chegada, partida ou permanência no território da primeira Parte.

2. A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, à permanência ou à partida do seu território de passageiros, tripulação, bagagem, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave, tais como a legislação relativa à entrada, ao despacho, à imigração, a passaportes, às alfândegas, à moeda, à saúde, à quarentena e ao controlo sanitário, serão cumpridos pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte, ou em nome de tais passageiros, tripulação, ou dos titulares da bagagem, carga e correio tanto à chegada, partida ou permanência no território desta Parte.

3. Ao aplicar os seus regulamentos em matéria de entrada, despacho, segurança da aviação, imigração, passaportes, informação sobre passageiros, alfândegas e quarentena, bem como regulamentação postal e afins, nenhuma das Partes dará preferência às suas ou a quaisquer outras empresas de transporte aéreo em

detrimento de uma empresa de transporte aéreo da outra Parte, que explore transportes aéreos internacionais semelhantes.

ARTIGO 6.º

DIREITOS ADUANEIROS E OUTROS ENCARGOS

1. As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas de qualquer das Partes serão temporariamente isentas de direitos aduaneiros, em conformidade com os regulamentos aduaneiros em vigor nesse Território.

O equipamento normal, as suas peças sobressalentes, as suas reservas de combustíveis e lubrificantes, outros consumíveis técnicos e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco), que se encontrem a bordo de tais aeronaves, deverão estar isentos de direitos aduaneiros, emolumentos de inspeção e outros direitos ou impostos, à chegada ao território da contraparte, desde que esse equipamento, essas reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até serem reexportados ou utilizados na parte da viagem efetuada sobre esse território.

2. Deverão estar igualmente isentos dos mesmos direitos, taxas e impostos, com exceção dos encargos relativos 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 nos

voos de partida de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas da outra Parte;

b) As peças sobressalentes e o equipamento normal de bordo trazidos para o território de uma das Partes tendo em vista a manutenção ou reparação de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte;

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

3. Todos os artigos referidos no número 2 deste artigo podem ter de ficar sob a supervisão ou controlo aduaneiro.

4. O equipamento normal de bordo, bem como os artigos e aprovisionamentos existentes a bordo das aeronaves das empresas designadas de qualquer uma das Partes, só podem ser descarregados no território da contraparte mediante autorização das autoridades aduaneiras desse território. Nesse caso, podem ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades até serem reexportados ou 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 de transporte aéreo designadas, de qualquer uma das Partes,

tenham estabelecido acordos com outra ou outras empresas de transporte aéreo para o empréstimo ou a transferência, no território da outra Parte, dos artigos especificados nos números 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra ou essas outras empresas de transporte aéreo também beneficiem das mesmas isenções junto dessa outra Parte.

6. Nada neste Acordo impede as Partes de aplicarem, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos sobre o combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa de transporte aéreo designada da outra Parte que opere, no caso da República Portuguesa, 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; e, no caso da República do Peru, que opere entre um ponto situado no território da República do Peru e outro ponto situado no território da República do Peru.

ARTIGO 7.º

TAXAS DE UTILIZAÇÃO

1. Em conformidade com a sua legislação nacional, cada Parte pode impor ou permitir que sejam impostas taxas, baseadas em princípios económicos sãos, pela utilização de aeroportos, outras instalações relacionadas com serviços de tráfego aéreo que estejam sob o seu controlo.

2. Nenhuma das Parte deverá impor ou permitir que sejam impostas às empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte taxas mais elevadas do que as

impostas às suas próprias empresas de transporte aéreo, em serviços aéreos internacionais semelhantes.

ARTIGO 8.º

TRÁFEGO EM TRÂNSITO DIRETO

O tráfego em trânsito direto através do 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, 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 emitidas, ou validadas, em conformidade com as regras e os procedimentos de uma Parte, incluindo, no caso da República Portuguesa, as leis e os regulamentos da União Europeia, e cujo prazo de validade não tenha expirado, 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 número 1 deste artigo também se aplica a uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da União Europeia.

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 concedidas ou validadas aos seus próprios nacionais pela outra Parte ou por qualquer outro Estado.

ARTIGO 10.º

REPRESENTAÇÃO COMERCIAL

1. As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte deverão poder:

- a)** Estabelecer no território da outra Parte escritórios para a promoção do transporte aéreo e a venda de bilhetes de avião, bem como outras instalações necessárias à prestação de serviços de transporte aéreo, em conformidade com a legislação em vigor dessa outra Parte.

- b)** Trazer para o e manter no território da outra Parte – em conformidade com a legislação dessa outra Parte relativa à entrada, à residência e ao emprego – pessoal executivo, comercial, técnico, operacional e outro pessoal especializado necessário à exploração de serviços de transporte aéreo, e

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

2. As autoridades competentes de cada Parte tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que os representantes das empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte possam exercer as suas atividades de forma regular.

ARTIGO 11.º

ATIVIDADES COMERCIAIS

1. As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte podem vender transporte aéreo no território da outra Parte, sendo qualquer pessoa livre de comprar o referido transporte na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis de outros países, em conformidade com os regulamentos vigentes em matéria cambial.

2. No exercício das atividades comerciais, os princípios referidos no número anterior deverão ser aplicados às empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes.

ARTIGO 12.º

CONVERSÃO E TRANSFERÊNCIA DE LUCROS

1. Cada Parte concede às empresas de transporte aéreo da outra Parte o direito de transferir livremente, à taxa de câmbio em vigor na data dessa transferência, na moeda convertível em que é efetuado o pagamento, os excedentes das receitas

auferidas localmente sobre as despesas incorridas a nível local, com o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio nos serviços acordados no seu território, e em conformidade com o Direito interno aplicável no território da Parte a partir do qual é efetuada a transferência.

2. Para os efeitos deste artigo, o Direito interno aplicável na República Portuguesa inclui todas as medidas adotadas pela União Europeia.

ARTIGO 13.º

CAPACIDADE

1. As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte deverão beneficiar de uma oportunidade justa e equitativa para explorarem os serviços aéreos em qualquer das rotas especificadas neste Acordo.

2. Se uma Parte considerar que os serviços aéreos explorados por qualquer uma das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte não cumprem as regras e princípios previstos neste artigo, essa Parte poderá solicitar consultas nos termos do artigo 20.º deste Acordo a fim de verificar essas mesmas operações com vista ao estabelecimento, por mútuo acordo, das medidas corretivas apropriadas.

ARTIGO 14.º

APROVAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE OPERAÇÃO

1. Os horários dos serviços aéreos acordados e as condições da sua exploração em geral deverão ser notificados com, pelo menos, trinta (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, pelo menos, oito dias úteis antes do início da exploração pretendida. Em circunstâncias especiais, o prazo acima indicado pode ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

2. Em caso de alterações menores ou de voos suplementares, as empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte deverão notificar as autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos cinco dias úteis antes do início da exploração pretendida. Em circunstâncias especiais, este prazo limite 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 relacionada com a tripulação, a aeronave ou as condições da sua operação. Tais consultas deverão realizar-se no prazo de trinta (30) dias a contar desse pedido.

2. Se, em consequência dessas consultas, uma Parte concluir que a outra Parte não mantém nem aplica efetivamente os padrões de segurança que sejam, pelo menos, iguais aos padrões mínimos então estabelecidos de acordo com a Convenção, em qualquer destas áreas, 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 medidas corretivas necessárias. O facto da outra Parte não adotar, no prazo de quinze (15)

dias ou num prazo maior conforme acordado, medidas adequadas constitui fundamento para aplicação do artigo 4.º deste Acordo.

3. Sem prejuízo das obrigações referidas no artigo 33º da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada pelas 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 (neste artigo denominado "inspeção na plataforma de estacionamento"), desde que tal não implique atrasos desnecessários.

4. Se qualquer uma dessas inspeções na plataforma de estacionamento ou série de inspeções na plataforma de estacionamento suscitar sérias suspeitas de que uma aeronave, ou de que a operação de uma aeronave, não cumprem os padrões mínimos então estabelecidos pela Convenção, ou preocupações sérias quanto à falta de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança então estabelecidos pela Convenção, para os fins previstos no artigo 33º da Convenção, a Parte que efetuou a inspeção pode concluir que os requisitos a que obedeceram a emissão e validação dos certificados ou as das licenças dessa aeronave ou da sua tripulação, ou que os requisitos de operação dessa aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5. No caso do acesso para efeitos de uma inspeção na plataforma de estacionamento a uma aeronave operada por uma empresa de transporte aéreo

designada de uma Parte, nos termos do número 3 deste artigo, ser negado pelos representantes dessa empresa de transporte aéreo designada, a outra Parte pode inferir que há preocupações sérias do tipo referido no número 4 deste artigo 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 de transporte aéreo designada da outra Parte, caso a primeira Parte conclua, em consequência de uma inspeção na plataforma de estacionamento, de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento, de uma recusa de acesso para efeitos de inspeção na plataforma de estacionamento, de consultas, ou ainda de qualquer outro facto, de que uma ação imediata é imprescindível para a segurança da operação da empresa de transporte aéreo.

7. Qualquer ação empreendida por uma Parte de acordo com os números 2 ou 6 deste artigo, deverá ser interrompida quando deixe de existir o fundamento para essa ação.

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

ARTIGO 16.º

SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

1. Em conformidade com os seus direitos e obrigações que lhes incumbem ao abrigo 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 deste 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, assinado em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988; e
- d) na Convenção relativa à Marcação de Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal, a 01 de março de 1991.

2. Nas suas relações mútuas as Partes deverão agir, no mínimo, em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional denominadas Anexos à Convenção, na medida em

que essas disposições sobre segurança da aviação civil se apliquem às Partes; elas deverão exigir que os operadores de aeronaves registadas no seu território ou os operadores de aeronaves que nele tenham o seu estabelecimento principal ou a sua residência permanente, ou no caso da República Portuguesa, os operadores de aeronaves que se encontrem estabelecidos no seu território nos termos dos Tratados da União Europeia e sejam detentores de licenças de exploração válidas em conformidade com o Direito da União Europeia, e que os operadores de aeroportos situados no seu território atuem em conformidade com essas disposições relativas à segurança da aviação civil.

3. As Partes deverão, a pedido, prestar-se toda a assistência mútua 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, bem como de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, e ainda 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 número 2 deste artigo, impostas pela outra Parte para a entrada no seu território, bem como para a saída, ou permanência no território da República do Peru. Para a partida de, bem como permanência, no território da República Portuguesa, exige-se que os operadores de aeronaves cumpram as disposições relativas à segurança da aviação em conformidade com o Direito da 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 aprovisionamentos, antes ou durante o embarque ou

carregamento. Cada Parte também deverá considerar favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de medidas especiais de segurança, razoáveis, para fazer face a uma ameaça concreta.

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

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

ARTIGO 17.º

PROVISÃO DE ESTATÍSTICAS

As autoridades aeronáuticas de uma Parte deverão disponibilizar às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido destas, as estatísticas que possam ser razoavelmente exigidas para fins informativos.

ARTIGO 18.º

TARIFAS

1. As tarifas para o transporte aéreo internacional devem ser estabelecidas com base em condições comerciais sobre o mercado.
2. Nos termos deste Acordo, as tarifas para o transporte aéreo internacional não serão aprovadas pelas autoridades aeronáuticas de qualquer uma das Partes.
3. As Partes reconhecem que as forças de mercado serão o principal fator a ter em conta no estabelecimento de tarifas para o transporte aéreo.
4. Sem limitar a respetiva aplicação das regras gerais de concorrência e do consumidor, cada Parte pode adotar medidas adequadas, em conformidade com a sua legislação nacional, incluindo no caso da República Portuguesa, o Direito da União Europeia, a fim de evitar práticas anti concorrenciais pelas empresas de transporte aéreo designadas.

ARTIGO 19.º

CÓDIGO DE DESIGNADOR ÚNICO

Cada Parte deverá aceitar o código de designador utilizado pelas empresas de transporte aéreo designadas para identificar os respetivos voos.

ARTIGO 20.º

CONSULTAS

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer momento, solicitar consultas relativas à implementação, interpretação, aplicação ou emenda deste Acordo ou com o cumprimento deste Acordo.
2. Tais consultas, exceto se for em casos de interpretação, podem ser realizadas diretamente entre as autoridades aeronáuticas e devem ter início no prazo de sessenta (60) dias a contar da data em que a outra Parte tiver recebido o pedido por escrito, salvo acordo em contrário, pelas Partes.

ARTIGO 21.º

EMENDAS

1. Se qualquer uma das Partes considerar que é conveniente alterar qualquer disposição deste Acordo pode, em qualquer momento, solicitar consultas à outra Parte. Tais consultas deverão ter início no prazo de sessenta (60) dias a contar da data em que a outra Parte tiver recebido um pedido escrito.
2. As emendas resultantes das consultas a que se refere o número anterior entram em vigor nos termos previstos no artigo 26.º.

ARTIGO 22.º

RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS

- 1.** Em caso de diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes deverão, 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 órgão ou, a pedido de qualquer uma das Partes, pode o diferendo ser submetido à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros. Cada Parte deverá nomear um árbitro e os dois árbitros assim nomeados deverão designar o terceiro.
- 3.** Cada uma das Partes deverá nomear um árbitro no prazo de sessenta (60) dias a contar da data em que uma das Partes tenha recebido da outra Parte notificação por via diplomática, do pedido de arbitragem, devendo o terceiro árbitro ser designado nos sessenta (60) dias subsequentes.
- 4.** Se nenhuma das Partes nomear um árbitro no prazo estabelecido ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional pode, a pedido de qualquer uma das Partes, designar um ou mais árbitros conforme o exija o caso. Em qualquer dos casos, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um Estado terceiro e atuar como presidente do órgão arbitral.
- 5.** As Partes comprometem-se a cumprir qualquer decisão tomada ao abrigo do número 2 deste artigo.

6. Se, e enquanto, qualquer uma das Partes ou as empresas de transporte aéreo designadas de qualquer uma das Partes não cumprirem a decisão tomada ao abrigo do número 2 deste artigo, a outra Parte pode limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, em virtude deste Acordo, tenha concedido à Parte em falta.

7. Cada Parte deverá suportar as despesas do árbitro por ela nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em partes iguais entre as Partes.

ARTIGO 23.º

VIGÊNCIA E DENÚNCIA

1. Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.
2. Cada Parte pode, em qualquer momento, denunciar este Acordo.
3. A denúncia tem de ser simultaneamente notificada à outra Parte e à Organização da Aviação Civil Internacional, produzindo efeitos doze (12) meses após a data de receção da notificação pela outra Parte.
4. Caso a outra Parte não acuse a receção da notificação, esta deverá considerar-se efetuada catorze (14) dias após a sua receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 24.º

REGISTO

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

ARTIGO 25.º

APLICABILIDADE DE ACORDOS E CONVENÇÕES MULTILATERAIS

- 1.** Na execução deste Acordo, ambas as Partes deverão agir em conformidade com as disposições da Convenção.
- 2.** Se um acordo multilateral sobre transporte aéreo entrar em vigor para ambas as Partes, quaisquer incompatibilidades entre as obrigações das Partes, nos termos deste Acordo e esse outro Acordo, serão resolvidas por acordo mútuo.

ARTIGO 26.º

ENTRADA EM VIGOR

Este Acordo entrará em vigor trinta (30) dias após a data de receção da última notificação, por escrito e por via diplomática, de que foram cumpridos todos os procedimentos internos necessários.

EM FÉ DO QUE os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito em Lisboa a 26 de fevereiro de 2019, nas línguas portuguesa, espanhola e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá a versão inglesa.

PELA REPÚBLICA PORTUGUESA

PELA REPÚBLICA DO PERU

Secretário de Estado da Internacionalização

Ministro dos Negócios Estrangeiros

Eurico Brilhante Dias

Néstor Popolizio Bardales

ANEXO
Quadro de Rotas

Secção 1

Rotas a serem operadas em ambas as direções pelas empresas designadas da República Portuguesa:

Pontos em Portugal	Pontos Intermédios	Pontos no Peru	Pontos Além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos

Secção 2

Rotas a serem operadas em ambas as direções pelas empresas designadas da República do Peru:

Pontos no Peru	Pontos Intermédios	Pontos em	Pontos Além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos

Notas

- 1.** As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte podem, em quaisquer voos ou em todos eles, omitir escalas em quaisquer dos pontos intermédios e/ou além acima mencionados, desde que os serviços acordados nas rotas comecem ou terminem no território da Parte que designou a empresa de transporte aéreo.
- 2.** As rotas, direitos de tráfego e capacidade serão determinados pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, no âmbito dos limites estabelecidos neste Acordo.
- 3.** O exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade em pontos intermédios e/ou além especificados fica sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.