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 1º
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 90º da referida Convenção e qualquer

emenda aos Anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus artigos 90º e 94º, 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 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 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 Liechstenstein, o Reino da Noruega e a Confederação Suíça.

ARTIGO 2º.
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 número 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 número 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 3º.
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. Aquando 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 4º 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 4º.
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 3º 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 explora os serviços acordados nas condições fixadas no presente Acordo.

2. Ao exercer os seus direitos ao abrigo do número 1, e sem prejuízo dos seus direitos nos termos das subalíneas (v) e (vi) da alínea a) do número 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 número 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 trinta (30) dias a contar da data da proposta para a sua realização, salvo se acordado de outro modo.

ARTIGO 5º
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 6º.
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 número 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 números 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra ou essas outras empresas beneficiem igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte.

ARTIGO 7º.
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 do 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 8º
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 9º
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 número 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 10º
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 número 1 supra), sem ruturas ou atrasos burocráticos desnecessários.

ARTIGO 11º
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 12º.
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 13º.
CAPACIDADE

1. As empresas designadas de ambas as Partes deverão explorar em condições de justa igualdade de oportunidades 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 15º 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 14º.
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, 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. 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 15º
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 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, 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 da outra Parte não adotar, no prazo de quinze (15) dias ou num prazo superior, conforme acordado, as medidas adequadas, constitui fundamento para aplicação do artigo 4º. do presente Acordo.

3. Sem prejuízo das obrigações referidas no artigo 33º 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 33º 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 do acesso para efeitos de uma inspeção de placa a uma aeronave operada por uma empresa designada por uma Parte, nos termos do número 3 supra, ser negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte é livre de inferir que há preocupações sérias do tipo mencionado no número 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 números 2 ou 6 supra, deverá ser interrompida quando deixa de existir o fundamento para essa ação.

ARTIGO 16º
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 15º 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 17º
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 em 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 Deteção, 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 número 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 presente artigo, a primeira Parte pode solicitar consultas. Tais consultas deverão ter início num prazo de quinze (15) dias a contar da data de receção do pedido em questão por cada uma das Partes. Se, no prazo de quinze (15) dias a contar do início das consultas, não se conseguir 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 18º
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 19º.
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 20º 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 20º.
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 quarenta e cinco (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 21º
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 sessenta (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 26º.

ARTIGO 22º
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 23º
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 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, e o terceiro árbitro, que não deverá ser nacional de nenhuma das Partes, deverá ser designado nos sessenta (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 quinze (15) dias depois do 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 número 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 número 2, deverão ser repartidos em partes iguais entre as Partes.

ARTIGO 24º
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 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 como recebida catorze (14) dias após a sua receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 25º.
REGISTO

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

ARTIGO 26º
ENTRADA EM VIGOR

O presente Acordo entrará em vigor trinta (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

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 das 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 5ª 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 alocadas para serviços ao abrigo do presente Acordo, que não cumpram com os artigos 15, 16 e 17 do presente Acordo.

Sujeito ao disposto no parágrafo supra, as empresas designadas de cada uma das Partes podem utilizar aeronaves (ou aeronaves e tripulação) alocadas 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.