ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

ENTRE

A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

E

A REPÚBLICA PORTUGUESA

A República Federativa do Brasil ("Brasil")

E

a República Portuguesa ("Portugal"),

doravante denominadas "Partes",

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 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 neste domínio;

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

Desejando garantir o mais alto nível de segurança aérea e de segurança da aviação civil no transporte aéreo internacional e reafirmando sua profunda preocupação com atos e ameaças dirigidos contra a segurança da aviação civil, colocando em risco a segurança de pessoas e bens, impedindo o bom funcionamento do transporte aéreo e afetando a confiança do público;

Assinalando a celebração do Acordo entre a União Europeia e a República Federativa do Brasil sobre Certos Aspectos dos Serviços Aéreos;

Considerando a necessidade de atualizar o *Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa*, assinado em Lisboa, em 11 de novembro de 2002,

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1.º

Definições

Para aplicação deste Acordo, salvo disposição em contrário, o termo:

a) "Autoridade aeronáutica" significa, no caso de Portugal, a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) e no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas ou funções similares;

b) "Acordo" significa este Acordo e quaisquer emendas decorrentes;

c) "Anexo" significa o Quadro de Rotas apenso a este Acordo e todas as Cláusulas ou Notas nele incluídas;

d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui os Anexos adotados de acordo com o Artigo 90.º daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

e) "Empresa de transporte aéreo designada" significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3.º (Designação e Autorização) deste Acordo;

f) "Estado-Membro da União Europeia" significa um Estado que seja, agora ou no futuro, Parte nos Tratados da União Europeia;

g) "Tarifa" significa qualquer preço, tarifa ou encargo a pagar pelo transporte aéreo de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo o transporte de correio, cobrados pelas empresas de transporte aéreo, incluindo seus serviços de agência e outros serviços auxiliares, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas ou encargos;

h) "Território", em relação a um Estado, tem o significado a ele atribuído no Artigo 2.º da Convenção;

i) "Taxas de utilização" significa taxas impostas às empresas de transporte aéreo pelas autoridades competentes ou por estas autorizadas a serem impostas pela utilização de infraestruturas aeroportuárias, instalações associadas e/ou de serviços de navegação aérea, ou de instalações e serviços de segurança da aviação civil, incluindo as instalações e os serviços relacionados, para aeronaves, suas tripulações, passageiros, bagagem, carga e correio;

j) Referências neste Acordo a "nacionais da República Portuguesa" devem ser entendidas como relativas a nacionais dos Estados-Membros da União Europeia;

k) Referências neste Acordo a "empresas de transporte aéreo da República Portuguesa" devem ser entendidas como relativas a empresas de transporte aéreo designadas pela República Portuguesa;

l) "Serviço aéreo", "Serviço aéreo internacional", "Empresa de transporte aéreo" e "Escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos respectivamente no Artigo 96.º da Convenção; e

m) "Tratados da UE" significa o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

ARTIGO 2.º

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas na Seção apropriada do Quadro de Rotas constante do Anexo a este Acordo. Tais serviços e rotas são, doravante, denominados "serviços acordados" e "rotas especificadas", respectivamente.

2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas de transporte aéreo designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:

a) O direito de sobrevoar o território da outra Parte sem aterrissar;

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

c) O direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas deste Acordo, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou correio, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte.

3. As demais empresas de transporte aéreo de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3.º (Designação e Autorização) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados nas alíneas a) e b) do n.º 2 deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo deste Acordo será considerado como concessão a uma empresa de transporte aéreo designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, carga e correio, mediante remuneração ou em regime de fretamento e com destino a outro ponto no território desta outra Parte.

AI/

5. Se, por motivo de conflito armado, perturbações de ordem política, ou circunstâncias especiais e extraordinárias, as empresas de transporte aéreo designadas de 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 de tais rotas, incluindo a concessão de direitos, pelo período de tempo que for necessário, para facilitar a viabilidade das operações. O disposto neste número deverá ser aplicado sem discriminação entre as empresas de transporte aéreo designadas das Partes.

ARTIGO 3.º

Designação e Autorização

1. Cada Parte tem o direito de designar, por escrito, à outra Parte uma ou mais empresas de transporte aéreo para 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 pela autoridade aeronáutica da Parte que tiver designado a empresa de transporte aéreo à autoridade aeronáutica da outra Parte.

2. Ao receber tal notificação da designação e o pedido de autorização de operação da empresa de transporte aéreo designada, na forma e no modo prescritos para as autorizações de exploração e permissões técnicas, a outra Parte concederá as autorizações de exploração e permissões apropriadas, com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada por Portugal:

(i) Esta se encontre estabelecida no território de Portugal, 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 controle regulamentar efetivo da empresa de transporte aéreo seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação.

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pelo Brasil:

(i) Esta se encontre estabelecida no território do Brasil e seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com a legislação aplicável no Brasil; e

(ii) O controle regulamentar efetivo da empresa de transporte aéreo seja exercido e mantido pelo Brasil.

AII

c) A Parte que designa a empresa de transporte aéreo cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7.º (Segurança Operacional) e/ou no Artigo 8.º (Segurança da Aviação); e

d) A empresa de transporte aéreo designada esteja qualificada para satisfazer as condições prescritas na legislação nacional normalmente aplicável à exploração de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação e que aprecia o pedido.

3. Quando uma empresa de transporte aéreo tenha sido assim designada e autorizada, pode, a qualquer momento, começar a operar os serviços acordados na totalidade ou em parte, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

ARTIGO 4.º

Recusa, Revogação, Suspensão e Limitação de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas de uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte dos direitos especificados no Artigo 2.º deste Acordo, ou ainda de sujeitar, de forma temporária ou permanente, o exercício desses direitos às condições consideradas necessárias, desde que:

a) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada por Portugal:

(i) Esta não se encontre estabelecida no território de Portugal, 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 controle regulamentar efetivo da empresa de transporte aéreo não seja exercido ou mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo, ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação;

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pelo Brasil:

(i) Essa empresa de transporte aéreo não se encontre estabelecida no território do Brasil ou não seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com a legislação aplicável no Brasil; ou

(ii) O controle regulamentar efetivo dessa empresa de transporte aéreo não seja exercido e mantido pelo Brasil.

AII

c) A Parte que designa a empresa de transporte aéreo não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7.º (Segurança Operacional) e/ou no Artigo 8.º (Segurança da Aviação); ou

d) A empresa de transporte aéreo designada não esteja qualificada para atender outras condições estabelecidas na legislação nacional normalmente aplicadas à exploração de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebe o pedido; ou

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

f) A empresa de transporte aéreo não explore os serviços acordados, em conformidade com as condições previstas neste Acordo e/ou no seu Anexo.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão, limitação ou imposição das condições previstas no n.º 1 deste Artigo seja essencial para impedir novas infrações à legislação, ou às disposições deste Acordo, esse direito somente será exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tal consulta deverá ocorrer antes de expirar o prazo de trinta (30) dias a partir da data da solicitação por uma Parte, salvo entendimento diverso entre as Partes.

ARTIGO 5.º

Aplicação de Legislação e Procedimentos

1. A legislação e os procedimentos de uma Parte que regem a entrada, permanência e saída do seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto permanecem dentro do seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas de transporte aéreo de ambas as Partes à chegada, à partida e durante a sua permanência no território da primeira Parte.

2. A legislação e os procedimentos de uma Parte, relativos à entrada, à permanência e à saída do seu território, de passageiros, tripulação, bagagem, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave tais como os relativos à entrada, ao despacho, à imigração, a passaportes, às alfândegas, à moeda e ao controle sanitário, deverão ser cumpridos pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte, ou em nome de tais passageiros, tripulação, ou dos titulares da bagagem, carga e correio à entrada, à saída ou enquanto permanecerem no território desta Parte.

3. Na aplicação dos seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e afins, nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas de transporte aéreo ou a qualquer outra empresa de transporte aéreo em detrimento das empresas de transporte aéreo da outra Parte que explorem serviços aéreos internacionais similares.

4. O tráfego em trânsito direto através do território de qualquer uma das Partes e sem sair da área do aeroporto reservada para esse fim será sujeito apenas a um controle

simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança contra a ameaça de interferência ilícita (tais como incidentes de violência, pirataria aérea e medidas de combate ao tráfico ilícito de drogas). Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos e emolumentos similares.

ARTIGO 6.º

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças, emitidos ou validados, em conformidade com as regras e os procedimentos de uma Parte, incluindo, no caso de Portugal, as leis e os regulamentos da União Europeia, e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para efeitos de exploração dos serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou validados sejam equivalentes ou superiores às condições mínimas estabelecidas segundo a Convenção.

2. O n.º 1 deste Artigo também se aplica a uma empresa de transporte aéreo designada por Portugal cujo controle regulamentar efetivo seja exercido e mantido por outro Estado-Membro.

3. Se os privilégios ou as condições das licenças ou dos certificados mencionados no n.º 1 anterior, emitidos ou validados por uma Parte, permitirem uma diferença das condições mínimas estabelecidas pela Convenção, mesmo que essa diferença tenha ou não sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte poderá, sem prejuízo dos direitos da primeira Parte ao abrigo do Artigo 7.º, n.º 2, pedir que se realizem consultas à Autoridade aeronáutica da outra Parte , em conformidade com o Artigo 19.º a fim de concluírem que a prática em questão é para eles aceitável. Não havendo um acordo satisfatório tal constituirá fundamento para a aplicação do Artigo 4.º, n.º 1 deste Acordo.

4. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de se recusar a reconhecer, para a finalidade de sobrevoo ou aterrissagem no seu próprio território, certificados de competência e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

ARTIGO 7.º

Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional adotadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as tripulações de voo, aeronaves ou as condições de operação de aeronaves. Tais

AII

consultas serão realizadas dentro de 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém nem administra de maneira efetiva padrões de segurança, nos aspectos mencionados no n.º 1 deste Artigo, que sejam, pelo menos, iguais às condições mínimas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será notificada de tais conclusões e das medidas consideradas necessárias para adequação a essas condições mínimas, devendo a outra Parte, então, tomar as medidas corretivas para o caso. O fato 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 33.º e de acordo com o Artigo 16.º da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave da empresa ou empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte, que preste serviços aéreos para ou do território da outra Parte, poderá, enquanto permanecer no território desta última Parte, ser objeto de uma inspeção pelos 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 "inspeções na plataforma de estacionamento") desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave.

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 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 artigo 33.º da Convenção, a Parte que efetuou a inspeção pode concluir que os requisitos a que obedeceram a emissão e validação dos certificados ou das licenças dessa aeronave ou da sua tripulação, ou que os requisitos de operação dessa aeronave não são iguais ou superiores aos requisitos 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 n.º 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 n.º 4 deste Artigo e tirar as conclusões nele referidas.

6. Cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de exploração de uma ou mais empresas de transporte aéreo 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 fato, que uma ação imediata é imprescindível para a segurança da operação da empresa de transporte aéreo.

AII

7. Qualquer medida tomada por uma Parte, de acordo com os n.ºs 2 ou 6 deste Artigo, será descontinuada assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

8. Com referência ao n.º 2, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) será disto notificado. Este também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

9. Caso Portugal tenha designado uma empresa de transporte aéreo cujo controle regulamentar efetivo seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da UE, os direitos da outra Parte, previstos neste artigo, aplicam-se igualmente 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 de transporte aéreo.

ARTIGO 8.º

Segurança da Aviação Civil

1. Em conformidade com os seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que a sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante deste Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições:

a) da Convenção relativa às Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963;

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

c) da 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 Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988;

d) da Convenção relativa à Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991; e

e) qualquer outra convenção ou protocolo que regule a segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes estejam vinculadas ou venham a vincular-se.

2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, bem como de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, e ainda qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes deverão, nas suas relações mútuas, no mínimo, atuar em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e designadas como Anexos à Convenção, na medida em que essas disposições sobre segurança da aviação civil se apliquem às Partes. Elas exigirão que operadores de aeronaves registradas no seu território, ou os operadores de aeronaves que nele tenham o seu estabelecimento principal ou a sua residência permanente ou que nele estejam estabelecidos, ou, no caso de Portugal, 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 ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação civil.

4. Cada Parte concorda que se exija aos operadores de aeronaves que cumpram as disposições sobre a segurança da aviação referidas no n.º 3 acima impostas pela outra Parte para a entrada, saída e permanência no território da outra Parte, incluindo, no caso da República Portuguesa, o Direito da União Europeia. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte, também, considerará de modo favorável qualquer solicitação da outra Parte, com vista à adoção de medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis, ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou de instalações de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça de incidente.

6. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a Autoridade Aeronáutica da primeira Parte poderá solicitar de imediato a realização de consultas com a Autoridade Aeronáutica da outra Parte. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes à recepção de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório no prazo dos 15 (quinze) dias a partir do início das consultas, isto constituirá motivo para recusar, revogar, suspender, limitar ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o incumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas provisórias a qualquer momento. Qualquer ação tomada em conformidade com este número será interrompida mediante o cumprimento pela outra Parte com as disposições deste Artigo.

AM

ARTIGO 9.º

Taxas de Utilização

1. Nenhuma das Partes cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte taxas de utilização superiores às cobradas de suas próprias empresas de transporte aéreo designadas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre taxas de utilização entre as suas autoridades competentes e as empresas de transporte aéreo que utilizem as instalações e os serviços proporcionados, quando for praticável por meio das organizações representativas dessas empresas de transporte aéreo. Propostas de modificação das taxas de utilização deverão ser comunicadas a esses utilizadores, com razoável antecedência, a fim de lhes permitir expressar os seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Adicionalmente, cada Parte encorajará as suas autoridades competentes e esses utilizadores a trocarem informações apropriadas relativas às taxas de utilização.

ARTIGO 10.º

Direitos Aduaneiros

1. As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa de transporte aéreo designada de qualquer uma das Partes, bem como o seu equipamento normal, as peças sobressalentes, as 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 todos os direitos aduaneiros, taxas de inspeção e outros encargos semelhantes, à chegada ao território da outra Parte, 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 encargos semelhantes:

a) As provisões de bordo embarcadas no território de uma Parte, dentro dos limites fixados pelas autoridades competentes dessa Parte, e para utilização nos voos de partida de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte;

AII

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; e

c) Combustíveis, 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 n.º 2 deste artigo podem ter de ficar sob a supervisão ou controle aduaneiro.

4. O equipamento normal de bordo, bem como os artigos e aprovisionamentos existentes a bordo das aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas de qualquer uma das Partes, só podem ser descarregados no território da outra Parte mediante autorização das autoridades aduaneiras dessa outra Parte. Nesses casos, podem ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades aduaneiras 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 n.ºs 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 Portugal de aplicar, 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 do Brasil e que opere entre um ponto situado no território de Portugal e outro ponto situado no território de Portugal ou no território de outro Estado-Membro da UE.

ARTIGO 11.º

Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa de transporte aéreo designada determine a frequência e a capacidade do transporte aéreo internacional que oferece, com base em considerações comerciais de mercado.

2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços ou tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15.º da Convenção.

ARTIGO 12.º

Tarifas

1. Cada Parte permitirá que as tarifas para serviços aéreos poderão ser livremente estabelecidas pelas empresas de transporte aéreo designadas, com base em considerações comerciais de mercado, incluindo o custo de exploração, as características do serviço, os interesses dos utilizadores, o lucro razoável e outras considerações do mercado e não estarão sujeitas a aprovação. Nenhuma Parte exigirá à(s) sua(s) empresa(s) que consultem outras transportadoras aéreas sobre as tarifas que aplicam ou propõem aplicar a serviços cobertos por este Acordo.

2. Cada Parte pode requerer notificação junto das respectivas Autoridades aeronáuticas, pelas empresas de transporte aéreo designadas, das tarifas a aplicar para ou à partida do respectivo território. Essa notificação pelas empresas de transporte aéreo designadas das duas Partes poderá ser exigida num período não superior a trinta (30) dias antes da data proposta para a sua entrada em vigor. Em casos individuais, este prazo pode ser reduzido mediante acordo das referidas Autoridades aeronáuticas.

3. As Autoridades aeronáuticas de cada Parte poderão solicitar consultas junto das Autoridades aeronáuticas da outra Parte sobre qualquer tarifa cobrada por uma transportadora aérea da outra Parte para os serviços aéreos internacionais para ou à partida do território da primeira Parte, incluindo tarifas para as quais foi apresentada uma notificação de insatisfação. Estas consultas terão lugar o mais tardar quinze (15) dias após a recepção do pedido. As Autoridades aeronáuticas das duas Partes deverão cooperar para obterem a informação necessária com vista a uma resolução fundamentada do assunto. Se um acordo for alcançado relativamente a uma tarifa para a qual foi apresentada uma notificação de insatisfação, as Autoridades aeronáuticas de cada Parte deverão esforçar-se por implementar tal acordo. Sem acordo mútuo, a tarifa entrará em vigor ou permanecerá em vigor.

4. Não obstante o disposto nos números supra, as tarifas a praticar pelas empresas de transporte aéreo designadas da República Federativa do Brasil para o transporte inteiramente efetuado no seio da União Europeia ficam sujeitas ao Direito da União Europeia.

ARTIGO 13.º

Concorrência leal

1. As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte deverão beneficiar de uma oportunidade justa e equitativa para explorarem os serviços acordados nas rotas especificadas.

2. As Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação das suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas com a aplicação deste Acordo.

3. Cada Parte tomará todas as ações apropriadas na sua jurisdição para eliminar todas as formas de discriminação e práticas anticompetitivas ou predatórias no exercício dos direitos e privilégios definidos neste Acordo.

4. Nenhuma das Partes deverá permitir que a sua ou as suas empresas de transporte aéreo designadas abusem, em conjunto com qualquer outra empresa ou empresas de transporte aéreo ou separadamente, do poder de mercado, tendo por efeito, ou sendo suscetível de ter ou pretendendo ter por efeito enfraquecer seriamente um concorrente ou excluí-lo de uma rota.

5. Nenhuma das Partes deverá conceder ou permitir a concessão de subvenções ou auxílios estatais à sua ou às suas empresas de transporte aéreo designadas quando afetem adversamente as oportunidades justas e equitativas da concorrência oferecidas às empresas de transporte aéreo da outra Parte, na prestação de serviços de transporte aéreo internacional nos termos deste Acordo.

6. Por subvenções ou auxílios estatais entendem-se os apoios concedidos, direta ou indiretamente, pelo Estado ou por um organismo público ou privado designado ou controlado pelo Estado, numa base discriminatória, a uma empresa de transporte aéreo designada. Tais apoios podem incluir, mas não estão limitados a, compensação de perdas de exploração; entradas de capital, apoios a fundo perdido ou empréstimos em condições privilegiadas; concessão de vantagens financeiras sob a forma de não perceção de benefícios ou de não cobrança de créditos; renúncia a uma remuneração normal dos fundos públicos utilizados; isenções fiscais; compensação por encargos financeiros impostos pelas autoridades públicas; ou acesso discriminatório a instalações aeroportuárias, combustíveis ou outras instalações adequadas necessárias à exploração normal de serviços aéreos.

7. Quando uma Parte concede subvenções ou auxílios estatais a uma empresa de transporte aéreo designada em relação a serviços aéreos explorados ao abrigo deste Acordo, deverá exigir que a empresa de transporte aéreo identifique e apresente, clara e separadamente, essas subvenções ou auxílios nas suas contas.

8. Se uma das Partes considerar que as suas empresas de transporte aéreo designadas estão a ser alvo de discriminação ou de práticas desleais, ou que a subvenção ou auxílio concedidos pela outra Parte são suscetíveis de afetar, ou efetivamente afetam, adversamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência oferecidas às empresas de transporte aéreo da primeira Parte, na prestação de serviços de transporte aéreo internacional, nos termos deste Acordo, pode solicitar consultas e notificar a outra Parte dos motivos da sua insatisfação. Tais consultas deverão ocorrer no prazo máximo de quinze (15) dias após o recebimento do pedido. Se, após as consultas, a situação não ficar resolvida, a Parte que dá início às consultas pode suspender o exercício dos direitos, especificados no Artigo 2.º deste Acordo, concedidos à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, revogar a autorização de exploração ou de sujeitar o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias.

A//

ARTIGO 14.º

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1.Cada Parte permitirá às empresas de transporte aéreo da outra Parte converter e remeter para o exterior, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se a sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com o Direito interno aplicável no território da Parte a partir do qual é efetuada a conversão e a remessa, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tais conversão e remessa.

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

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

5. Caso exista um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou um acordo especial que regule a transferência de lucros entre as Partes, tais acordos prevalecerão.

ARTIGO 15.º

Atividades Comerciais

1. Cada Parte concederá às empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte o direito de vender e comercializar no seu território serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa de transporte aéreo designada.

2. Cada empresa de transporte aéreo designada de cada Parte terá o direito de vender serviços de transporte aéreo, sendo qualquer pessoa livre de adquirir tais serviços, na moeda desse território ou, em conformidade com os regulamentos vigentes em matéria cambial, em moedas livremente convertíveis de outros países.

3. As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte podem pagar as despesas realizadas localmente, incluindo as despesas incorridas com a aquisição de combustível, no território da outra Parte, em moeda local. As empresas de transporte aéreo podem, segundo o seu próprio critério, pagar essas despesas no território da outra Parte, em moedas livremente convertíveis, em conformidade com a regulamentação aplicável à moeda local.

ARTIGO 16.º

Representação comercial

1. As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte poderão, com base na reciprocidade:

a) Estabelecer no território da outra Parte representações destinadas à promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes de avião, bem como outras instalações necessárias à prestação de serviços de transporte aéreo, em conformidade com a legislação da outra Parte;

b) Trazer e manter no território da outra Parte os seus representantes e o seu pessoal executivo, comercial, operacional, técnico e outro pessoal especializado necessário à exploração dos serviços acordados; 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. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio de qualquer nacionalidade ou os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa de transporte aéreo que opere no território da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas de transporte aéreo no território dessa outra Parte.

3. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte. De acordo com tais leis e regulamentos, cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações necessárias de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares para os representantes e os funcionários mencionados neste Artigo.

4. 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 sem restrições indevidas.

ARTIGO 17.º

Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que as suas empresas de transporte aéreo designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido destas, as estatísticas relacionadas com a exploração dos

serviços aéreos previstos neste Acordo que possam ser razoavelmente requeridas para fins informativos.

ARTIGO 18.º

Programa de Horários

1. As empresas de transporte aéreo deverão, quando necessário, notificar às Autoridades aeronáuticas da outra Parte, tal como previsto no Artigo 11.º, o programa de horários dos serviços aéreos acordados e as condições da sua exploração 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. 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, quando necessário, notificar as autoridades aeronáuticas da outra Parte com pelo menos cinco (5) dias úteis antes do início da exploração pretendida. Em circunstâncias especiais, este prazo pode ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

ARTIGO 19.º

Consultas

1. A fim de assegurar uma estreita cooperação em todas as áreas relativas à interpretação e aplicação, deste Acordo ou o seu satisfatório cumprimento, as Autoridades aeronáuticas de cada Parte deverão, a pedido da outra Parte, acordar em realizar consultas.

2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de 45 (quarenta e cinco) dias a partir da data da recepção da solicitação, por escrito, pela outra Parte, a menos que de outra forma acordada entre as Partes.

ARTIGO 20.º

Resolução de controvérsias

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 independente 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. Se o Presidente do Conselho for nacional de uma das Partes, o Vice-Presidente mais antigo, que não esteja impedido pelo mesmo motivo, procederá à designação. 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 n.º 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 n.º 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 custear as despesas do árbitro por ela nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em partes iguais entre as Partes.

ARTIGO 21.º

Revisão

1. Se qualquer uma das Partes considerar que é conveniente emendar qualquer disposição deste Acordo pode, em qualquer momento, solicitar negociações à outra Parte. Tais negociações deverão ter início no prazo de sessenta (60) dias a contar da data em que a outra Parte tiver recebido um pedido escrito.

2. Qualquer emenda resultante das negociações referidas no n.º 1 deste Artigo, entrará em vigor trinta (30) dias após a data de recebimento da última notificação, por via diplomática, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

3. Qualquer alteração ao Anexo não constitui uma emenda a este Acordo, sendo acordada, por escrito, pelas autoridades aeronáuticas das Partes e confirmada por via diplomática.

AII

ARTIGO 22.º

Acordos Multilaterais

Se ambas as Partes se vincularem a um acordo multilateral que trate de assuntos cobertos por este Acordo, as Partes realizarão consultas para determinar se este Acordo deverá ser emendado para conformar-se ao acordo multilateral.

ARTIGO 23.º

Vigência e Denúncia

1. Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

2. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, pelos canais diplomáticos, da sua decisão de denunciar este Acordo.

3. Tal denúncia será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional, produzindo efeitos doze (12) meses após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, salvo se essa notificação for retirada, por acordo das partes antes de terminado esse período.

4. Na ausência de aviso de recebimento pela outra Parte, a notificação será considerada como tendo sido recebida 14 (catorze) dias após a sua recepção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 24.º

Revogação

Com a entrada em vigor deste Acordo, o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Federativa do Brasil e a República Portuguesa, assinado em Lisboa, em 11 de novembro de 2002, cessará a sua vigência.

ARTIGO 25.º

Registro na Organização da Aviação Civil Internacional

Este Acordo e quaisquer emendas a ele deverão ser registrados na Organização da Aviação Civil Internacional, após a sua assinatura, pela Parte em cujo território este Acordo foi assinado, ou conforme acordado pelas Partes.

ARTIGO 26.º

Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor trinta (30) dias após a data de recepção da última Nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

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

Feito em Lisboa, no dia 2 de julho de 2021, em dois exemplares originais, em língua portuguesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	PELA REPÚBLICA PORTUGUESA
Carlos Alberto Franco França	**Augusto Santos Silva**
Ministro de Estado das Relações Exteriores	Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros

ANEXO

QUADRO DE ROTAS

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pelo Brasil:

Pontos na Origem	Pontos Intermédios	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos em Portugal	Quaisquer pontos

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) por Portugal:

Pontos na Origem	Pontos Intermédios	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos em Portugal	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

NOTAS:

1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:

a) operar voos em uma ou ambas as direções;

b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;

c) operar, nas rotas, pontos intermédios e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;

d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos intermédios e/ou além;

e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas; e

sem limitação de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que comece ou termine no território da Parte que designa a(s) empresa(s) de transporte aéreo.

AM