



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Sexta-feira, 16 de outubro de 2020

Número 202

ÍNDICE

Presidência da República

Decreto do Presidente da República n.º 50/2020:

Ratifica o Acordo entre a República Portuguesa e a República da Maurícia sobre Serviços Aéreos, assinado em Port Louis, em 14 de setembro de 2017. . . . 2

Assembleia da República

Resolução da Assembleia da República n.º 80/2020:

Aprova o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República da Maurícia, assinado em Port Louis, em 14 de setembro de 2017 . . . 3

Presidência do Conselho de Ministros

Decreto-Lei n.º 88/2020:

Amplia o termo do prazo para a conclusão dos projetos de investimento no âmbito do Sistema de Apoio à Reposição da Competitividade e Capacidades Produtivas 30

Decreto-Lei n.º 89/2020:

Estabelece um regime excecional de constituição de relações jurídicas de emprego na área da saúde 32

Trabalho, Solidariedade e Segurança Social

Portaria n.º 245/2020:

Prorrogação dos contratos das medidas Contrato Emprego-Inserção para pessoas com deficiência e incapacidade, Contrato Emprego-Inserção (CEI) e Contrato Emprego-Inserção+ (CEI+) 35

Região Autónoma dos Açores

Decreto Legislativo Regional n.º 27/2020/A:

Determina a cessação de vigência de decretos legislativos regionais publicados entre 1997 e 2018 36

Nota. — Foi publicado um suplemento ao *Diário da República*, n.º 200, de 14 de outubro de 2020, onde foi inserido o seguinte:

Presidência do Conselho de Ministros

Resolução do Conselho de Ministros n.º 88-A/2020:

Declara a situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença COVID-19 . . . 35-(2)



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Decreto do Presidente da República n.º 50/2020

de 16 de outubro

Sumário: Ratifica o Acordo entre a República Portuguesa e a República da Maurícia sobre Serviços Aéreos, assinado em Port Louis, em 14 de setembro de 2017.

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

É ratificado o Acordo entre a República Portuguesa e a República da Maurícia sobre Serviços Aéreos, assinado em Port Louis, em 14 de setembro de 2017, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 80/2020, em 26 de outubro de 2018.

Assinado em 2 de outubro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 8 de outubro de 2020.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

113629363



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 80/2020

Sumário: Aprova o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República da Maurícia, assinado em Port Louis, em 14 de setembro de 2017.

Aprova o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República da Maurícia, assinado em Port Louis, em 14 de setembro de 2017

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República da Maurícia, assinado em Port Louis, em 14 de setembro de 2017, cujo texto, nas versões autenticadas nas línguas portuguesa e inglesa, se publica em anexo.

Aprovada em 26 de outubro de 2018.

O Presidente da Assembleia da República, *Eduardo Ferro Rodrigues*.

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DA MAURÍCIA

A República Portuguesa e a República da Maurícia doravante designadas as «Partes» e, no singular, a «Parte»:

Reconhecendo a importância do transporte aéreo como um meio de criar e preservar a amizade, entendimento e cooperação entre os povos dos dois países;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades no transporte aéreo internacional, de forma a promover o comércio e o turismo entre os dois países e também a nível global;

Desejando concluir um Acordo, com o objetivo de estabelecer serviços aéreos entre e para além dos seus territórios;

Desejando assegurar o mais elevado grau de segurança aérea e de segurança da aviação civil nos serviços aéreos internacionais e reafirmando a sua preocupação com atos e ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em causa a segurança de pessoas e bens; e

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, a 7 de dezembro de 1944;

acordam o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

1 — Para efeitos do presente Acordo, salvo se o contexto exigir que seja de outra forma:

a) O termo «autoridades aeronáuticas» significa, no caso da República da Maurícia, o Ministro responsável pela aviação civil ou qualquer pessoa ou entidade autorizada a exercer determinadas funções relacionadas com este Acordo e, no caso da República Portuguesa, a Autoridade Nacional de Aviação Civil ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar funções, relacionadas com este Acordo, atualmente exercidas pelas referidas autoridades;

b) O termo «serviços acordados» significa serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo, destinados ao transporte de passageiros, bagagem, carga e correio, em conformidade com a capacidade acordada;

c) O termo «Acordo» significa este Acordo, o seu Anexo, e quaisquer emendas aos mesmos;

d) Os termos «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aéreo» e «escala para fins não comerciais» têm o significado que lhes é atribuído no artigo 96.º da Convenção;

e) O termo «capacidade» significa a quantidade de serviços oferecidos, ao abrigo deste Acordo, normalmente avaliado em número de voos (frequências) ou número de lugares ou toneladas de carga oferecidos num mercado (par de cidades ou de país a país) ou numa rota, durante um determinado período de tempo, seja diário, semanal, sazonal ou anual;

f) O termo «Convenção» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, adotada ao abrigo dos seus artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses Anexos e emendas tenham sido adotados por ambas as Partes;

g) O termo «empresa(s) de transporte aéreo designada(s)» significa uma ou mais empresas de transporte aéreo designadas e autorizadas em conformidade com o artigo 4.º deste Acordo;

h) O termo «transporte aéreo intermodal» significa transporte público efetuado por aeronaves e por um ou mais meios de transporte de superfície de passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, efetuado mediante remuneração ou em regime de fretamento;

i) O termo «tarifa» significa os preços a pagar pelo transporte de passageiros e carga, bem como as condições que regem a aplicação desses preços, incluindo os preços e condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, mas excluindo preços ou condições para o transporte de correio;

j) O termo «território» tem o significado que lhe é atribuído no artigo 2.º da Convenção;

k) O termo «taxas de utilização» significa as taxas aplicadas às empresas de transporte aéreo pelas autoridades competentes, ou por estas autorizadas, para a utilização de propriedade ou instalações aeroportuárias, ou de instalações de navegação aérea, ou instalações ou serviços de segurança da aviação civil, incluindo os serviços e instalações conexas, destinados a aeronaves, sua tripulação, passageiros e carga;

l) O termo «Tratados UE» significa o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;

2 — O Anexo a este Acordo é considerado parte integrante do mesmo e todas as referências ao Acordo ser-lhe-ão aplicáveis, salvo se for expressamente previsto de outro modo.

Artigo 2.º

Aplicabilidade da Convenção

As disposições deste Acordo estão sujeitas às disposições da Convenção, na medida em que essas disposições sejam aplicáveis aos serviços aéreos internacionais.

Artigo 3.º

Concessão de direitos

1 — Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos, de forma a permitir a exploração de serviços aéreos internacionais regulares pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte:

- a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;
- b) O direito de fazer escalas, para fins não comerciais, no seu território; e
- c) O direito de aterrar no território da outra Parte, em pontos especificados das rotas acordadas no Anexo a este Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar passageiros e/ou carga, incluindo correio, sujeito às condições especificadas no referido Anexo.

2 — Nenhuma disposição deste Artigo deverá ser interpretada como conferindo às empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte o direito de proceder, no território da outra Parte, ao embarque de passageiros e/ou carga, incluindo correio, transportado contra remuneração, destinado a outro ponto no território dessa outra Parte.

3 — Os direitos especificados nas alíneas a) e b) do n.º 1 deste artigo, devem ser concedidos por cada Parte a uma empresa de transporte aéreo da outra Parte, mesmo que não seja uma empresa de transporte aéreo designada.

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

Artigo 4.º

Designação e autorização de exploração das empresas

1 — Cada Parte tem o direito de designar, por escrito e através de canais diplomáticos, uma ou mais empresas de transporte aéreo, com o propósito de explorar os serviços aéreos acordados nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo, e a alterar ou substituir ou revogar tais designações, também por escrito e através de canais diplomáticos.

2 — Após a receção da designação e das solicitações da empresa de transporte aéreo designada, no formato estabelecido para as autorizações operacionais e permissões técnicas, as autoridades aeronáuticas da outra Parte deverão, no prazo procedimental mínimo, sujeito ao disposto no n.º 3 deste artigo, conceder à empresa de transporte aéreo designada, em conformidade com o n.º 1 deste artigo, a apropriada autorização de exploração, 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 da empresa de transporte aéreo designada 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; e

iii) A empresa de transporte aéreo seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada pelos Estados-Membros da UE ou da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados;

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República da Maurícia:

i) A empresa de transporte aéreo se encontre constituída no território da República da Maurícia e a sua propriedade substancial e controlo efetivo sejam detidos pela República da Maurícia ou pelos seus nacionais;

ii) A empresa de transporte aéreo seja titular de uma Licença de Serviços Aéreos e de um Certificado de Operador Aéreo emitidos pela autoridade competente da República da Maurícia; e

iii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo designada seja exercido e mantido pela República da Maurícia, responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo;

c) A empresa de transporte aéreo designada se encontre habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação normalmente aplicável à exploração dos serviços aéreos internacionais, pela Parte que aprecia a ou as candidaturas.

3 — Quando uma empresa de transporte aéreo tiver sido designada e autorizada, em conformidade com este artigo, poderá operar os serviços aéreos acordados para os quais foi designada, desde que cumpra com todas as disposições aplicáveis deste Acordo.

Artigo 5.º**Recusa, revogação, suspensão e limitação de direitos**

1 — 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 quanto aos direitos especificados no artigo 3.º deste Acordo, ou de sujeitar o exercício desses direitos às condições que julgar 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 da UE ou não for 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 seu 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 posse 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;

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República da Maurícia:

i) A empresa de transporte aéreo não se encontre constituída no território da República da Maurícia e a sua propriedade substancial e controlo efetivo não sejam detidos pela República da Maurícia ou pelos seus nacionais; ou

ii) A empresa de transporte aéreo não seja titular de uma Licença de Serviços Aéreos e de um Certificado de Operador Aéreo emitidos pela autoridade competente da República da Maurícia; e

iii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo designada não seja exercido e mantido pela República da Maurícia, responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo;

c) No caso da empresa de transporte aéreo designada não se encontrar habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação normalmente aplicada à operação de serviços aéreos internacionais, pela Parte que aprecia a ou as candidaturas; ou

d) No caso dessa empresa de transporte aéreo designada não cumprir com a legislação da Parte que concede a autorização ou permissão; ou

e) No caso da empresa de transporte aéreo designada deixar de operar os serviços acordados de acordo com as condições estabelecidas neste Acordo e no seu Anexo.

2 — A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no n.º 1 deste artigo seja essencial para evitar novas infrações às leis ou disposições deste Acordo, esse direito apenas deverá ser exercido após a realização de consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte, em conformidade com o artigo 21.º

Artigo 6.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 de ambas as Partes, tanto à chegada como à partida ou enquanto permanecerem no território da primeira Parte.

2 — A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência, em trânsito ou à partida 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 controlo sanitário, serão cumpridos pela empresa de transporte aéreo designada da

outra Parte, por ou em nome desses passageiros, tripulações, ou dos titulares da bagagem, carga e correio aquando da entrada, saída ou permanência no território dessa Parte.

3 — A legislação e procedimentos referidos neste artigo deverão ser os mesmos que os aplicáveis às aeronaves das suas próprias empresas de transporte aéreo, que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

Artigo 7.º

Trânsito direto

Passageiros, bagagem e carga em trânsito direto através do território de uma Parte e que não abandonem a área do aeroporto reservada a esse fim serão sujeitos apenas a um controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança destinada a fazer face a uma ameaça de interferência ilícita, tal como violência, pirataria aérea e a medidas ocasionais de combate ao tráfico ilícito de drogas. A bagagem e a carga em trânsito direto deverão estar isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos similares.

Artigo 8.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, a legislação e regulamentos da UE, e dentro do seu prazo de validade, deverão ser reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos de operação dos serviços acordados, sempre que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação sejam equivalentes ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos em conformidade com a Convenção.

2 — O n.º 1 também se aplica com respeito a uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da UE.

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

Artigo 9.º

Segurança aérea

1 — Cada Parte pode solicitar, a qualquer momento, consultas sobre os padrões de segurança adotados em quaisquer áreas relacionadas com a tripulação, aeronave ou com as condições da sua operação adotadas pela outra Parte. 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 padrões de segurança, pelo menos, iguais aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção, em qualquer destas áreas, a primeira Parte deve notificar a outra Parte dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas corretivas. A não aplicação pela outra Parte das medidas adequadas, no prazo de quinze (15) dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do artigo 5.º («Recusa, revogação, suspensão e limitação de direitos») deste Acordo.

3 — Sem prejuízo das obrigações referidas no artigo 33.º da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada pelas empresas de transporte aéreo 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 na plataforma de estacionamento»), desde que tal não implique atrasos desnecessários.



4 — Se, em consequência desta inspeção na plataforma de estacionamento ou de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento surgirem:

a) Sérias suspeitas de que uma aeronave, ou de que as condições de operação de uma aeronave, não cumpre os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção; ou

b) Sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança aérea estabelecidos pela Convenção;

a Parte que efetuou a inspeção é livre de concluir, para os efeitos do artigo 33.º da Convenção, que os requisitos sob os quais os certificados ou as licenças são emitidos ou validados para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos de operação da aeronave, não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5 — Nos casos em que o acesso a uma aeronave operada por uma empresa de transporte aéreo designada por uma Parte, para efeitos de uma inspeção na plataforma de estacionamento, nos termos do n.º 3 deste artigo, seja negado pelos representantes dessa empresa, a outra Parte pode inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no n.º 4 deste artigo e de 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, quer em consequência de uma inspeção na plataforma de estacionamento, de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento, de recusa de acesso para efeitos de inspeção na plataforma de estacionamento, na sequência de consultas, quer ainda de qualquer outro modo, que uma ação imediata é essencial à segurança da operação da empresa de transporte aéreo.

7 — Qualquer ação empreendida por uma Parte de acordo com os n.ºs 1, 2 e 6 deste artigo, deverá ser interrompida assim que o fundamento para essa ação deixe de existir.

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 UE, 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 exploração dessa empresa de transporte aéreo.

Artigo 10.º

Segurança da aviação civil

1 — Em conformidade com os seus direitos e obrigações decorrentes do direito internacional, as Partes reafirmam que a sua obrigação mútua de protegerem a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo.

2 — Sem limitar ou derrogar 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;

d) E na Convenção relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos para fins de Detecção, adotada em Montreal, em 1 de março de 1991.

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

4 — Nas suas relações mútuas, as Partes deverão agir em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional denominadas Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, na medida em que estas disposições sobre segurança da aviação se apliquem a ambas as Partes. Estas deverão exigir que os operadores de aeronaves matriculadas 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, que os operadores de aeronaves estabelecidos no seu território nos termos dos Tratados da União Europeia e detentores de Licenças de Exploração válidas em conformidade com o direito da UE, e que os operadores de aeroportos situados no seu território ajam em conformidade com as referidas disposições relativas à segurança da aviação aplicáveis a ambas as Partes.

5 — Cada Parte concorda que se exija a esses operadores de aeronaves que cumpram as disposições relativas à segurança da aviação, referidas no n.º 4 deste artigo, impostas pela outra Parte para a entrada, permanência ou saída do território dessa outra Parte. 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 UE. 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.

6 — 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 apropriadas, tendentes a pôr termo, de forma rápida e segura, a esse incidente ou ameaça de incidente.

7 — Se uma Parte tiver problemas ocasionais, no âmbito das disposições deste artigo 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 11.º

Isenção de direitos aduaneiros e outros encargos

1 — As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa designada por 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 de tais aeronaves, serão isentos de todos os direitos aduaneiros, emolumentos de inspeção e outros direitos ou encargos semelhantes, à chegada ao território da outra Parte, desde que esse equipamento, reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até ao momento de serem reexportados ou utilizados na parte da viagem efetuada sobre esse território.

2 — Deverão ser igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e impostos, com exceção dos encargos relativos aos serviços prestados:

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

b) As peças sobressalentes e o equipamento normal de bordo introduzidos no território de uma das Partes destinados à manutenção ou reparação das 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 à partida das aeronaves, utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas 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 — Pode ser requerido que todos os artigos referidos no n.º 2 deste artigo sejam mantidos sob vigilância ou controlo aduaneiro.

4 — O equipamento normal de bordo, bem como os materiais e provisões existentes a bordo das aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas de qualquer das Partes só podem ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades aduaneiras dessa Parte. Nesses casos, podem ser colocados sob vigilância das referidas autoridades até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de acordo com a legislação aduaneira.

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

6 — Nada neste Acordo deverá impedir a República Portuguesa de aplicar, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa de transporte aéreo designada pela República da Maurícia que opere entre um ponto situado no território da República Portuguesa e outro ponto situado no território da República Portuguesa ou no território de outro Estado-Membro da UE.

Artigo 12.º

Taxas de utilização

1 — Cada Parte pode impor ou permitir que sejam impostas, pelas suas autoridades competentes, à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, taxas justas e adequadas. Tais taxas deverão ser baseadas em princípios económicos sãos.

2 — Nenhuma Parte deverá impor ou permitir que sejam impostas à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte taxas mais elevadas que aquelas que são impostas à sua própria empresa de transporte aéreo designada que explorem serviços aéreos internacionais semelhantes, utilizando o mesmo tipo de aeronaves e serviços e instalações conexas.

3 — Cada Parte incentivará consultas entre as suas autoridades de cobrança competentes e as empresas de transporte aéreo designadas que usam os serviços e instalações. Quando possível, essas consultas deverão ser realizadas através das organizações que representam as empresas de transporte aéreo.

4 — Cada Parte deve encorajar as autoridades ou entidades de cobrança competentes e as empresas de transporte aéreo a trocar informações necessárias à realização de uma correta avaliação sobre a razoabilidade das taxas, em conformidade com os princípios enunciados nos n.ºs 1 e 2 deste artigo. Cada Parte deve encorajar as autoridades de cobrança competentes a avisar os utilizadores, com razoável antecedência, sobre qualquer proposta de alteração das taxas de utilização, de modo a que estes possam emitir a sua opinião antes que as alterações sejam efetuadas.

Artigo 13.º

Conversão e transferência de receitas

1 — Cada Parte concede às empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte o direito de transferir livremente, à taxa de câmbio oficial, as receitas isentas de impostos e o excedente das receitas sobre as despesas localmente realizadas com o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio nos serviços aéreos acordados no seu território e em conformidade com a legislação interna aplicável no território da Parte a partir do qual a transferência é efetuada.

2 — Para os efeitos deste artigo, a legislação interna aplicável na República Portuguesa inclui todas as medidas adotadas pela UE.

Artigo 14.º

Princípios que regem a operação dos serviços aéreos acordados

1 — A capacidade a oferecer pelas empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte deve ter em conta as necessidades de transporte do público nas rotas acordadas e deve ter como principal



objetivo, com um nível razoável de ocupação, a oferta de capacidade adequada às necessidades correntes e razoavelmente previsíveis para o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio, embarcado ou desembarcado no território da Parte que tenha designado as empresas de transporte aéreo.

2 — Qualquer decisão a adotar pelas empresas de transporte aéreo designadas para procederem ao transporte de tráfego a ser embarcado ou desembarcado em pontos das rotas especificadas em territórios de Estados terceiros, será tomada tendo em conta os princípios gerais aos quais a capacidade se deve adaptar:

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

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

c) Exigências da operação de serviços aéreos.

3 — A capacidade e a frequência de serviços a oferecer pelas empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte serão previamente determinados conjuntamente entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, com base nos princípios consagrados neste artigo.

4 — A fim de satisfazer as variações sazonais ou a procura inesperada de transporte, de natureza temporária, a(s) empresa(s) de transporte aéreo designadas de uma Parte deverão submeter a necessária candidatura à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte.

Artigo 15.º

Concorrência leal

1 — Cada Parte assegurará, em conformidade com a sua legislação e procedimentos, oportunidades justas e iguais para que as empresas de transporte aéreo designadas possam competir na exploração de serviços aéreos internacionais, ao abrigo deste Acordo.

2 — Cada Parte tomará, quando necessário e dentro dos limites da sua jurisdição, as medidas apropriadas para eliminar todas as formas de discriminação ou práticas concorrenciais desleais que afetam negativamente a posição concorrencial da(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) da outra Parte.

3 — Nenhuma das Partes permitirá à sua empresa ou empresas de transporte aéreo designadas, quer separadamente, quer em conjunto com qualquer outra empresa ou empresas de transporte aéreo, abusar de posição dominante, e que daí resulte ou que seja provável que resulte ou cuja intenção seja enfraquecer severamente um concorrente ou excluí-lo de uma rota.

4 — Se uma das Partes suspeitar, de forma consubstanciada, que as suas empresas de transporte aéreo designadas estão a ser alvo de discriminação ou de práticas desleais, ou que o subsídio ou auxílio, concedido pela outra Parte poderá afetar, ou efetivamente afeta, desfavoravelmente a igualdade de oportunidades na oferta de serviços de transporte aéreo internacional, das empresas de transporte aéreo da primeira Parte, esta pode requerer consultas e notificar a outra Parte das razões da sua insatisfação. Essas consultas deverão ter lugar no prazo de trinta (30) dias, a contar da data da receção da notificação. Se a situação não for resolvida, a Parte que solicitou as consultas tomará as medidas adequadas, incluindo as referidas no artigo 5.º

Artigo 16.º

Aprovação de programas

1 — A empresa de transporte aéreo designada de uma Parte deve, com trinta (30) dias de antecedência, submeter para aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, os programas propostos, especificando os pontos a servir, a frequência, o tipo de aeronave, configuração e número de lugares a oferecer ao público.

2 — Quaisquer alterações subsequentes aos programas aprovados de uma empresa de transporte aéreo designada devem ser submetidas para aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte.



3 — Se uma empresa de transporte aéreo designada desejar explorar voos suplementares aos previstos nos programas aprovados, deverá obter autorização prévia das autoridades aeronáuticas da Parte em causa.

4 — A aprovação dos programas ou alterações aos mesmos, submetidos por uma empresa de transporte aéreo designada, ou a autorização para explorar voos suplementares não devem ser recusados por uma Parte, sem motivos válidos.

Artigo 17.º

Tarifas

1 — As tarifas a serem cobradas pelas empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte nos serviços de transporte aéreo explorados ao abrigo deste Acordo, serão livremente estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os fatores relevantes, incluindo o custo de exploração, as características do serviço, o interesse dos utilizadores, um lucro razoável e outras considerações de mercado.

2 — Cada Parte poderá exigir a notificação ou apresentação, às suas autoridades aeronáuticas, das tarifas a serem cobradas, de e para o seu território, pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte. A notificação ou a apresentação, pelas empresas de transporte aéreo designadas, pode ser exigida num prazo não superior a trinta (30) dias antes da data proposta para sua aplicação. Em casos isolados, poderá ser autorizada uma antecedência inferior à normalmente exigida, para a notificação ou apresentação. Nenhuma das Partes exigirá a notificação ou apresentação, pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte, das tarifas cobradas ao público, pelos fretadores, exceto quando exigido, numa base não discriminatória, para fins informativos.

3 — Sem prejuízo das leis aplicáveis, em cada Parte, sobre concorrência e proteção dos consumidores, nenhuma Parte tomará uma ação unilateral para prevenir a entrada em vigor ou a continuação de uma tarifa proposta para aplicação ou aplicada pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte para operar serviços aéreos internacionais de transporte previstos neste Acordo. Essa intervenção ficará limitada à:

- a) Prevenção de preços e práticas injustificadamente discriminatórios;
- b) Proteção dos consumidores face a tarifas excessivamente altas ou restritivas, devido a abuso de posição dominante;
- c) Proteção das empresas de transporte aéreo face a tarifas artificialmente baixas, devido a subsídios ou ajudas diretas ou indiretas; e
- d) Proteção das empresas de transporte aéreo face a tarifas artificialmente baixas, sempre que existam evidências quanto à intenção de eliminar a concorrência.

4 — Sem prejuízo do previsto no n.º 3 deste artigo, as autoridades aeronáuticas de cada Parte podem aprovar expressamente as tarifas submetidas pelas empresas de transporte aéreo designadas. Sempre que essas autoridades aeronáuticas considerarem que uma tarifa se enquadra nas categorias previstas nas alíneas a), b), c) e d) do n.º 3 deste artigo, devem enviar uma notificação às autoridades aeronáuticas da outra Parte e às empresas de transporte aéreo em causa, fundamentando as razões da sua insatisfação, no prazo mais curto possível e em caso algum num prazo superior a trinta (30) dias úteis após a data de apresentação da tarifa em questão e poderão solicitar consultas. Se a outra Parte/empresa de transporte aéreo aceitar a argumentação, a tarifa deve ser retirada imediatamente. Caso contrário, as consultas solicitadas pela primeira Parte deverão realizar-se no prazo de trinta (30) dias úteis após o pedido e ambas as Partes envidarão esforços para chegar a uma resolução satisfatória. A menos que ambas as autoridades aeronáuticas concordem em desaprovar a tarifa, esta deve ser considerada como tendo sido aprovada e deve continuar em vigor.

Artigo 18.º

Estatísticas

Pode ser exigido às autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes, ou às respetivas empresas de transporte aéreo designadas que forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte, informações e dados estatísticos, razoavelmente exigíveis, para fins informativos.

Artigo 19.º

Representação e pessoal/atividades comerciais

1 — A empresa ou empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte terão o direito, numa base de reciprocidade, a estabelecer escritórios no território da outra Parte destinados à promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes de avião, bem como outras instalações inerentes à exploração do transporte aéreo, em conformidade com a legislação em vigor na outra Parte.

2 — A empresa ou empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes serão autorizadas, numa base de reciprocidade, a trazer e manter no território da outra Parte pessoal executivo, técnico, operacional e outro pessoal especializado necessário à exploração do transporte aéreo. Será concedido, ao pessoal necessário das empresas ou empresas de transporte aéreo designadas, numa base de reciprocidade, autorização para aceder ao(s) aeroporto(s) onde os serviços são operados e a áreas conexas às aeronaves, tripulação, passageiros e carga.

3 — Sujeito às leis, regulamentos e políticas de cada Parte, incluindo no caso da República Portuguesa, o direito da UE, cada empresa de transporte aéreo designada terá, no território da outra Parte, o direito a realizar a sua própria assistência em escala (*self-handling*) ou o direito a escolher, ao seu critério, entre os fornecedores concorrentes que prestam serviços de assistência em escala, no todo ou em parte. Sempre que essas leis e regulamentos limitem ou impeçam a auto assistência e sempre que não haja concorrência efetiva entre os fornecedores que prestam serviços de assistência em escala, cada empresa de transporte aéreo designada deve ser tratada numa base não discriminatória em relação ao seu acesso a serviços de autoassistência e assistência em escala prestados por um ou mais fornecedores.

4 — Cada Parte deverá garantir, à(s) empresa(s) de transporte aéreo da outra Parte, o direito de proceder à venda dos seus documentos de transporte aéreo no seu território, à sua escolha, diretamente ou através de agentes. Cada empresa de transporte aéreo designada deverá ter o direito de vender o referido transporte na moeda local ou em moedas estrangeiras livremente convertíveis. Qualquer empresa de transporte aéreo designada de uma Parte terá o direito de pagar as despesas, realizadas localmente no território da outra Parte, em moeda local ou em moeda estrangeira livremente convertível, caso tal seja permitido pelos regulamentos locais a nível monetário.

Artigo 20.º

Serviços intermodais

1 — Sem prejuízo de qualquer outra disposição deste Acordo, as empresas de transporte aéreo e fornecedores indiretos de serviços de transporte de passageiros de cada Parte são autorizados, sem restrições, a contratar quaisquer serviços de transporte de superfície para os passageiros, em ligação com o transporte aéreo internacional, de ou para quaisquer pontos situados nos territórios das Partes ou em países terceiros, nomeadamente o transporte de e para todos os aeroportos que disponham de serviços alfandegários. As empresas de transporte aéreo podem optar por realizar o seu próprio transporte de superfície ou, ao seu critério, prestar esse serviço através de acordos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície realizado por outras empresas de transporte aéreo e fornecedores indiretos de transporte aéreo de passageiros. Tais serviços de transporte intermodal de passageiros podem ser oferecidos a um preço único, combinando o transporte aéreo e o transporte de superfície, desde que os passageiros sejam informados sobre as características deste tipo de transporte.

2 — Sem prejuízo de qualquer outra disposição deste Acordo, as empresas de transporte aéreo e fornecedores indiretos de serviços de transporte de carga de cada Parte são autorizados, sem restrições, a contratar quaisquer serviços de transporte de carga de superfície, em ligação com o transporte aéreo internacional, de ou para quaisquer pontos situados nos territórios das Partes ou em países terceiros, nomeadamente o transporte de e para todos os aeroportos que disponham de serviços alfandegários, incluindo, quando aplicável, o direito de transportar carga sob controlo aduaneiro, nos termos da legislação nacional aplicável. Independentemente de ser transportada à superfície ou por via aérea, essa carga tem acesso às instalações e aos serviços aduaneiros do

aeroporto. As empresas de transporte aéreo podem optar por realizar o seu próprio transporte de superfície ou, ao seu critério, prestar esse serviço através de arranjos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície realizado por outras empresas de transporte aéreo e fornecedores indiretos de transporte aéreo de carga. Tais serviços de transporte intermodal de carga podem ser oferecidos a um preço único, combinando o transporte aéreo e o transporte de superfície, desde que os expedidores sejam informados sobre as características deste tipo de transporte.

Artigo 21.º

Consultas

1 — As Partes podem, a qualquer momento, requerer consultas sobre a implementação, interpretação, aplicação ou emenda, ou conformidade com este Acordo.

2 — Sujeito às disposições dos artigos 5.º («Recusa, revogação, suspensão e limitação de direitos»), 9.º («Segurança aérea») e 10.º («Segurança da aviação civil»), tais consultas, que poderão ser realizadas através de discussão ou por correspondência, deverão ter início no prazo de sessenta (60) dias a contar da data de receção do respetivo pedido, a menos que as Partes acordem de outro modo.

Artigo 22.º

Emenda ao Acordo

1 — Se qualquer das Partes considerar conveniente emendar qualquer disposição deste Acordo, tal emenda deverá ser acordada, em conformidade com as disposições do artigo 21.º

2 — As emendas resultantes de negociações, referidas no número anterior, entrarão em vigor em conformidade com o estabelecido no artigo 26.º

3 — Se, em conformidade com a legislação nacional, uma convenção multilateral sobre transporte aéreo entrar em vigor para ambas as Partes, este Acordo considerar-se-á emendado, de forma a conformá-lo com as disposições dessa convenção.

Artigo 23.º

Resolução de diferendos

1 — Qualquer diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação/implementação deste Acordo, à exceção de diferendos relacionados com tarifas, que não podem ser resolvidos através de consultas ou negociações, ou sempre que acordado, deve, mediante pedido de qualquer uma das Partes, ser submetido a um tribunal arbitral.

2 — No período de trinta (30) dias a contar da data de receção, por qualquer das Partes, por via diplomática, de uma nota da outra Parte, solicitando a arbitragem do diferendo por um tribunal, cada Parte nomeará um árbitro. No período de trinta (30) dias a partir da designação do último árbitro nomeado, os dois árbitros designarão um presidente que deverá ser nacional de um Estado terceiro. Se, nos trinta (30) dias após uma das Partes ter nomeado o seu árbitro, a outra Parte não tiver nomeado o seu próprio ou, se no prazo de trinta (30) dias após a nomeação do segundo árbitro, os dois árbitros não tiverem chegado a acordo sobre a nomeação do presidente, qualquer uma das Partes pode solicitar, ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, para designar um ou mais árbitros, conforme for necessário. Se o Presidente do Conselho for da mesma nacionalidade de uma das Partes, o Vice-Presidente mais antigo, que não esteja impedido pelo mesmo motivo, procederá à nomeação.

3 — Salvo disposições em contrário determinadas pelas Partes ou pelo tribunal, cada Parte deve apresentar um memorando no prazo de trinta (30) dias após o tribunal estar totalmente constituído. As respostas devem ser dadas no prazo de trinta (30) dias. O tribunal realizará uma audiência a pedido de qualquer uma das Partes, ou ao seu critério, no prazo de trinta (30) dias após receção das respostas.



4 — A decisão arbitral será proferida, por escrito, no prazo de trinta (30) dias após a conclusão da audiência, ou se a audiência não tiver sido realizada, após a data de apresentação de ambas as respostas. A decisão será tomada por maioria.

5 — As Partes podem requerer a clarificação da decisão, no prazo de quinze (15) dias após a sua receção e essa clarificação deve ser emitida no prazo de quinze (15) dias a partir da solicitação.

6 — A decisão do tribunal arbitral será definitiva e vinculativa para as Partes.

7 — Cada Parte deverá suportar os custos do árbitro por si nomeado. Outras despesas do tribunal, ao abrigo deste artigo, serão divididas em partes iguais pelas Partes.

8 — Se e enquanto uma das Partes não cumprir uma decisão nos termos do n.º 6 deste artigo, a outra Parte poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tenham sido concedidos por força deste Acordo à Parte em falta.

Artigo 24.º

Vigência e denúncia

1 — Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

2 — Cada uma das Partes pode, a qualquer momento, denunciar este Acordo.

3 — A denúncia tem de ser notificada à outra Parte e, simultaneamente, 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 25.º

Registo na OACI

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

Artigo 26.º

Entrada em vigor

Este Acordo entrará em vigor trinta (30) dias após a data da receção da última notificação, por via diplomática, de que foram cumpridos os requisitos legais internos necessários para o efeito.

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

Feito em Port Louis no dia 14 de setembro de 2017, em dois originais, nas línguas portuguesa e inglesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalece a versão em língua inglesa.

Pela República Portuguesa:

Maria Amélia Paiva, Embaixadora de Portugal.

Pela República da Maurícia:

Nayen Koomar Ballah, Secretário do Governo e Chefe da Função Pública.

**ANEXO****Quadro de rotas**

A(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) de cada Parte têm o direito de realizar serviços de transporte aéreo internacional, nas respetivas rotas, como se segue:

Rota das empresa(s) de transporte aéreo designada(s) da República Portuguesa

Pontos em Portugal	Pontos Intermédios	Pontos na Maurícia	Pontos Além
Qualquer um ou mais.	Qualquer um ou mais.	Qualquer um ou mais.	Qualquer um ou mais.

Rota das empresa(s) de transporte aéreo designada(s) da República da Maurícia

Pontos na Maurícia	Pontos Intermédios	Pontos em Portugal	Pontos Além
Qualquer um ou mais.	Qualquer um ou mais.	Qualquer um ou mais.	Qualquer um ou mais.

Notas

1 — Os pontos referidos na rota acima, serão escolhidos livremente pelas empresas de transporte aéreo de cada Parte e serão notificados às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes trinta (30) dias antes do início dos serviços.

2 — A(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) de cada Parte podem explorar os seus serviços aéreos numa ou em ambas as direções, e podem, à sua escolha, alterar a ordem ou omitir um ou mais pontos, em qualquer das rotas acima mencionadas, no todo ou em parte dos seus serviços (incluindo pontos intermédios, além e pontos nos territórios das Partes), desde que os serviços comecem ou terminem num ponto do território da Parte que designa a empresa de transporte aéreo.

3 — O exercício de 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.

4 — A empresa de transporte aéreo designada de cada Parte pode servir pontos no território da outra Parte, em qualquer combinação, como parte de uma viagem internacional e sem direitos de tráfego domésticos (cabotagem).

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC
AND THE REPUBLIC OF MAURITIUS**

The Portuguese Republic and the Republic of Mauritius hereinafter referred to as the Parties; and in singular as a “Party”:

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and preserving friendship, understanding and co-operation between the peoples of the two countries;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities in order to promote trade and tourism between the two countries and also globally;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transportation and reaffirming their grave concern about acts of threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property; and

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944,

have agreed as follows:

Article 1

Definitions

1 — For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a) The term “Aeronautical authorities” means, in the case of the Republic of Mauritius, the Minister charged with the responsibility for civil aviation or any person or body authorized to exercise a particular function relating to this Agreement, and in the case of the of the Portuguese Republic the Civil Aviation Authority or in either case, any person or body duly authorized to perform any function related to this Agreement exercised by the said Authorities;

b) The term “agreed services” means scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, baggage, cargo and mail in accordance with agreed capacity entitlements;

c) The term “Agreement” means this agreement, the Annex thereto and any amendments to the Agreement or to this Annex;

d) The terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

e) The term “Capacity” means the amount(s) of services provided under the agreement, usually measured in the number of flights(frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually.

f) The term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendments of the Annexes or the Convention adopted under Articles 90 and 94 thereof, insofar as such Annexes and amendments have been adopted by both Parties;

g) The term “designated airline(s)” means one or more airlines which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

h) The term “intermodal air transportation” means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

i) The term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding prices and conditions for the carriage of mail;

j) The term “territory” has the meaning assigned to it under Article 2 of the Convention; and

k) The term “user charge” means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo; and

l) The term “EU Treaties” shall mean the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

2 — The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement and all references to the Agreement, unless expressly provided otherwise, shall apply to the said Annex.

Article 2

Applicability of the Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3**Grant of rights**

1 — Each Party grants to the other Party the following rights for the purpose of operation of scheduled international air services by the designated airlines of the other Party:

- a) The right to fly across its territory without landing;
- b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c) The right to land in the territory of the other Party at the points specified on the route agreed in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and/or cargo including mail, subject to the conditions specified in the said Annex.

2 — Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Party the right of taking on board, in the territory of the other Party, passengers and/or cargo including mail, for remuneration, destined for another point in the territory of that other Party.

3 — The rights specified at paragraph 1a) and b) above shall be granted by each Party to an airline of the other Party even if that airline is not a designated airline.

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

Article 4**Designation of Airlines and Authorization**

1 — Each Party shall have the right to designate in writing through the diplomatic channel, to the other Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement, and to alter or substitute or revoke such a designation in writing through diplomatic channel.

2 — On receipt of such a designation and of applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the Aeronautical Authorities of the other Party shall, with minimum of procedural delay, subject to the provisions of paragraph 3 of this Article, grant to the airline designated in accordance with paragraph 1 of this Article the appropriate operating authorization provided that:

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

- i) It is established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties and has a valid Operating License in accordance with the law of the European Union; and
- ii) Effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
- iii) The airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the EU or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;

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

- i) The airline is incorporated in the territory of the Republic of Mauritius and its substantial ownership and effective control are in the hands of the Republic of Mauritius or its nationals;
- ii) The airline holds a valid Air Services License and an Air Operator Certificate issued by the competent authority of the Republic of Mauritius; and

iii) Effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the Republic of Mauritius responsible for issuing its Air Operator's Certificate;

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

3 — When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may operate the agreed services for which it has been designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5

Refusal, revocation, suspension and limitation of rights

1 — Each Party shall have the right to refuse, revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party of the rights specified in Article 3 of the present Agreement, or to submit the exercise of those rights to the conditions considered necessary, where:

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

i) It is not established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating License in accordance with the law of the European Union; or

ii) Effective regulatory control of the designated airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

iii) The airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the EU or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;

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

i) The airline is not incorporated in the territory of the Republic of Mauritius and its substantial ownership or effective control is not in the hands of the Republic of Mauritius or its nationals, or

ii) The airline does not hold a valid Air Services License or an Air Operator Certificate issued by the competent authority of the Republic of Mauritius; and

iii) Effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the Republic of Mauritius responsible for issuing its Air Operator's Certificate;

c) In the case the designated airline fails to meet the conditions prescribed under the legislation normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications; or

d) In the case of failure by such designated airline to comply with the legislation of the Party granting the authorization or permission; or

e) In the case the designated airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement and the Annex attached hereto.

2 — Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringement of the laws or the provisions of this agreement, such right shall be exercised only after consultation in accordance with Article 22 with the Aeronautical Authorities of the other Party.

Article 6**Application of legislation and procedures**

1 — The legislation and procedures of one Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of both Parties upon entering into or departing from or while within the territory of the first Party.

2 — The legislation and procedures of one Party relating to the admission to, sojourn in, transit and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail transported on board the aircraft, such as legislation relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and sanitary control, shall be complied with by the airline of the other Party, or on behalf of such passengers, crew, entity entitled of baggage, cargo and mail upon entrance into or departure from or while within the territory of this Party.

3 — The above said legislation and procedures of a Party shall be the same as are applicable to the aircraft of its own airlines engaged in similar international air services.

Article 7**Direct transit**

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Party, and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against the threat of unlawful interference, such as violence and air piracy and occasional measures for the combat of illicit drug traffic, be subjected to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from custom duties charges and other similar taxes.

Article 8**Recognition of certificates and licenses**

1 — Each Party shall recognize as valid for the purpose of air transport operations provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid, in accordance with the rules and procedures of one Party, including, in the case of the Portuguese Republic, European Union laws and regulations, and unexpired, provided always that the requirements for issue or validation of such certificates or licenses are equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

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

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

Article 9**Aviation safety**

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

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

for the application of Article 5 (“Refusal, revocation, suspension and limitation of rights”) of this Agreement.

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

4 — If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or

b) Serious concerns that there is lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

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

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

7 — Any action by one Party in accordance with paragraph 1, 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8 — Where the Portuguese Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 10

Aviation security

1 — Consistent with their rights and obligations under international law, each Party reaffirms that its obligation to the other Party to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2 — Without limiting or derogating the generality of its rights and obligations in terms of international law, each Party shall in particular act in conformity with the provisions of:

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

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

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

d) And the Convention on Marking of Plastic Explosives for the purpose of detection, signed at Montreal on March 1, 1991.

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

4 — The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to both Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their respective territories, or in the case of the Portuguese Republic operators of aircraft which are established in its territory under the European Union Treaties and have received valid Operating Licenses in accordance with European Union Law, and the operators of airports in their respective territories, act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to both Parties.

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

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

7 — If a Party has occasional problems in the context of the present Article on security of civil aviation, the aeronautical authorities of both Parties may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party.

Article 11

Exemption from customs duties and other charges

1 — Aircraft operating on international services by the designated airline of either Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, other consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Party, provided such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, or are used on the part of the journey performed over that territory.

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

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

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

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



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

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

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

6 — Nothing in this Agreement shall prevent the Portuguese Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Republic of Mauritius that operates between a point in the territory of the Portuguese Republic and another point in the territory of the Portuguese Republic or in the territory of another European Union Member State.

Article 12

User charges

1 — Each Party shall endeavour to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on a designated airline of the other Party are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles.

2 — Neither Party shall impose or permit to be imposed on a designated airline of the other Party user charges higher than those imposed on its own designated airline conducting similar international air transportation using similar aircraft and associated facilities and services.

3 — Each Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airlines using the facilities and services. Where practicable, such consultations should be through the appropriate representative airline organization.

4 — Each Party shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles enunciated in paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

Article 13

Conversion and transfer of revenues

1 — Each Party grants to the designated airlines of the other Party the right of free transfer at the official rate of currency exchange, of revenues tax exempted and of the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail on the agreed services in its territory, and in accordance with the applicable domestic law in the territory of the Party from which the transfer is made.

2 — For the purpose of this Article, the applicable domestic law of the Portuguese Republic includes all measures taken by the European Union.

Article 14

Principles governing operation of agreed services

1 — The capacity to be provided by the designated airlines of each Contracting Party shall bear a relationship to the requirements of the public for transportation on the agreed routes and shall have as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the cur-

rent and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers baggage, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airlines.

2 — Any provision by the designated airlines for the carriage of traffic to be uplifted from or discharged at points on the specified routes in the territories of third States, shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airlines;

b) Traffic requirements of the area through which the agreed services pass, after taking account of other transport services established by the airlines of the States comprising the area; and

c) The requirements of through airline operation.

3 — The capacity and frequency of services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be subject to predetermination jointly done by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties on the basis of the principles enshrined in this Article.

4 — In order to meet seasonal fluctuations or unexpected traffic demands of a temporary nature, the designated airline(s) of one Contracting Party shall submit the necessary application to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party for approval.

Article 15

Fair competition

1 — Each Party shall, in conformity with its legislation and procedures, allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of the other Party to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2 — Each Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party.

3 — Neither Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

4 — If one Party has substantiated concerns that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that support being considered or provided by the other Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Party to compete in providing international air transportation, it may request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request. If the situation is not resolved the Party that requested consultations will take appropriate action including those referred to in Article 5.

Article 16

Approval of timetables

1 — A designated airline of a Party shall submit to the Aeronautical Authorities of the other Party for its approval, thirty (30) days in advance the timetable of its intended services, specifying the points to be served, the frequency, the type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2 — Any subsequent changes to the approved timetables of a designated airline shall be submitted to the Aeronautical Authorities of the other Party for its approval.

3 — If a designated airline wishes to operate flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authorities concerned.

4 — The approval of timetables or changes thereto submitted by a designated airline, or authorization for supplementary flights, shall not be refused by a Party without a valid reason.

Article 17**Tariffs**

1 — The tariffs to be charged by the designated airlines of each Party for the international carriage in the services provided under this Agreement shall be freely established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operations, the characteristics of the service, the interest of users, a reasonable profit and other market consideration.

2 — Each Party may require notification to or filing with its Aeronautical Authorities of tariffs to be charged to or from its territory by designated airlines of the other Party. Notification of filing by the designated airlines of either Parties may be required no more than thirty (30) working days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification nor filing by airlines of the other Party of tariffs charged by charterers to the public, except as be required in a non-discriminatory basis for information purposes.

3 — Without prejudice of the applicable competition and consumer protection law prevailing in each Party, neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of an effective tariff proposed to be charged or charged by a designated airline of the other Party for international air transportation in the services provided under this Agreement. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a) Prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b) Protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to abuse of a dominant position;
- c) Protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support; and
- d) Protection of airlines from prices that are artificially low, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

4 — Without prejudice to the previous paragraph 3 of this Article, the Aeronautical Authorities of either Party may expressly approve the tariffs filed by the designated airlines. Where such aeronautical authorities find that a certain tariff falls within the categories set forth in paragraph 3a), 3b), 3c) and 3d), they shall send reasoned notification of its dissatisfaction to the aeronautical authorities of the other Party and to the concerned airline as soon as possible, and in no event later than thirty (30) working days after the date of filing of the tariff in question and may request consultations. If the other Party/airline accepts the contention, the tariff shall be withdrawn forthwith. Otherwise the consultation requested by the first Party shall be within thirty (30) working days of the request and both Parties shall endeavour to reach a satisfactory resolution. Unless both Aeronautical Authorities have agreed to disapprove a tariff, the tariff shall be treated as having been approved and shall continue to be in effect.

Article 18**Statistics**

The Aeronautical Authorities of either Party, or their designated airlines, may be required to supply to the Aeronautical Authorities of the other Party, the information and statistics as may be reasonably required for information purposes.

Article 19**Representation and personnel/commercial activities**

1 — The designated airlines or airlines of each Party shall have the right, on the basis of reciprocity, to establish offices in the territory of the other Party, for the purpose of promotion of air

transportation and sale of air tickets as well as, in accordance with the legislation of such other Party, other facilities required for the provision of air transportation.

2 — The designated airline or airlines of each Party shall be authorized, on a reciprocal basis, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, operational, sale, technical and other specialist staff required for the operation of the agreed services. The required personnel of the designated airline or airlines shall be granted, on a reciprocal basis, the authorization for access to the airport(s) where services are operated and to areas connected with the aircraft, the crew, the passengers and the cargo.

3 — Subject to the laws, regulations and procedures of each Party including, in the case of the Portuguese Republic, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Party the right to perform its own ground handling (“self-handling”) or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

4 — Each Party shall grant to the designated airline(s) of the other Party the right to engage in the sale of their documents for air transportation in its territory directly or at the airlines’ discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation in the local currency or in freely convertible foreign currency. Any designated airline of a Party shall have the right to pay for local expenses in the territory of the other Party in local currency, or in freely convertible foreign currency, provided it complies with local currency regulations.

Article 20

Intermodal Services

1 — Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of passenger transportation of each Party shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for passengers to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or, at their discretion, to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of passenger air transportation. Such intermodal passenger services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are informed as to the facts of this transportation.

2 — Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Parties or third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable domestic law. Access to airport customs processing and facilities shall be provided for such cargo, whether moving by surface or by air. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are informed as to the facts concerning such transport.

Article 21

Consultation

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

2 — Subject to Articles 5 (“Refusal, revocation, suspension and limitation of rights”), 9 (“Aviation safety”) and 10 (“Aviation security”), such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

Article 22

Amendment of Agreement

1 — If either of the Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 22.

2 — The amendments resulting from the negotiations referred to in the previous number shall enter into force according to what is established in Article 26.

3 — If, in conformity with domestic law, a multilateral convention concerning air transportation comes into force in respect of both Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that convention.

Article 23

Settlement of disputes

1 — Any dispute between the Parties concerning the interpretation or application/implementation of this Agreement, with the exception of any dispute concerning tariffs, which cannot be settled by consultations or negotiations, or, where agreed, shall at the request of either Party be submitted to an arbitral tribunal.

2 — Within a period of thirty (30) days from the date of receipt by either Party from the other Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the disputes by a tribunal, each Party shall nominate an arbitrator. Within a period of thirty (30) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third state. If within thirty (30) days after one of the Parties has nominated its arbitrators, the other Party has not nominated its own or, if within thirty (30) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3 — Except as otherwise determined by the Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within thirty (30) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due within thirty (30) days. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

4 — The tribunal shall attempt to give a written award within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The award shall be taken by a majority vote.

5 — The Parties may submit requests for clarification of the award within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

6 — The award of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Parties.

7 — Each Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal under this Article shall be shared equally between the Parties.

8 — If and for so long as either Party fails to comply with an award under paragraph 6 of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default.

Article 24

Duration and Termination

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

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



3 — The termination must be notified to the other Party and, simultaneously, to the International Civil Aviation Organisation, producing its effects twelve (12) months after the receipt of the notification by the other Party.

4 — In case of failure of information to the other Party of the receipt of the notification, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 25

Registration with ICAO

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

Article 26

Entry into Force

The present Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the receipt of the last notification, through diplomatic channels, indicating that all the internal procedures required for the purpose have been fulfilled.

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

Done in Port Louis on the 14th of September of 2017, in duplicate in the English and Portuguese languages, both texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English version shall prevail.

For the Portuguese Republic:

Maria Amélia Paiva, Ambassador of Portugal.

For the Republic of Mauritius:

Nayen Koomar Ballah, Secretary to the Cabinet and Head of the Civil Service.

ANNEX

Route Schedule

The designated airline(s) of each Party shall be entitled to perform international air transportation on their respective routes as given below:

Route for the designated airline(s) of the Republic of Mauritius

Points in Mauritius	Intermediate Points	Points in Portugal	Beyond Points
Any one or more.	Any one or more.	Any one or more.	Any one or more.

Route for the designated airline(s) of the Portuguese Republic

Points in Portugal	Intermediate Points	Points in Mauritius	Beyond Points
Any one or more.	Any one or more.	Any one or more.	Any one or more.



Notes

1 — The points on the above route shall be freely selected by the designated airlines of each Party and will be notified to the Aeronautical Authorities of both Parties thirty (30) days before the start of the services.

2 — The designated airline(s) of each Party may perform their services in either or both directions, and may at their option change the order or omit one or more points on any of the above routes, in whole or part of its services (including intermediate, beyond points and points in the territories of the Parties), provided that the services commence or terminate at a point in the territory of the Party designating the airline.

3 — The exercise of the fifth freedom traffic rights on the specified intermediate and/or beyond points shall be subject to agreement between the aeronautical authorities of both Parties.

4 — The designated airline(s) of each Party may serve points in the territory of the other Party in any combination, as part of a through international journey and without domestic traffic rights (cabotage).

113610076



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 88/2020

de 16 de outubro

Sumário: Amplia o termo do prazo para a conclusão dos projetos de investimento no âmbito do Sistema de Apoio à Reposição da Competitividade e Capacidades Produtivas.

O Decreto-Lei n.º 135-B/2017, de 3 de novembro, criou o Sistema de Apoio à Reposição da Competitividade e Capacidades Produtivas, com o objetivo de permitir o restabelecimento rápido das condições de produção das empresas diretamente afetadas pelos incêndios de grandes dimensões de 15 de outubro de 2017, que afetaram particularmente vários concelhos das regiões Centro e Norte.

O Decreto-Lei n.º 155/2019, de 21 de outubro, procedeu a ajustamentos no que concerne à duração do período de investimento, porquanto se verificou que o prazo previsto era insuficiente em face do nível de destruição das instalações das empresas afetadas.

No contexto da atual situação epidemiológica provocada pelo novo coronavírus SARS-CoV-2 e pela doença COVID-19, no dia 18 de março de 2020 foi decretado o estado de emergência em Portugal, através do Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020, de 18 de março, tendo vindo, desde então, a ser adotadas medidas para a prevenção, contenção e mitigação da transmissão da infeção, cujas repercussões positivas na contenção da pandemia têm sido notórias, mas que necessariamente se traduziram num abrandamento da economia, neste particular, dos processos e procedimentos de licenciamento, execução de obras e encomendas de equipamentos. Por este motivo, e em face deste novo contexto, há necessidade, nos casos devidamente fundamentados, à prorrogação excecional do prazo para a conclusão dos investimentos afetados pela pandemia, no máximo, até 31 de dezembro de 2021, após autorização da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional respetiva.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei procede à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 135-B/2017, de 3 de novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 31/2018, de 7 de maio, e 155/2019, de 21 de outubro, que aprova o Sistema de Apoio à Reposição da Competitividade e Capacidades Produtivas, nos municípios das regiões Norte e Centro afetados pelos incêndios ocorridos em 15 de outubro de 2017.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 135-B/2017, de 3 de novembro

O artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 135-B/2017, de 3 de novembro, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 7.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]



3 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, o prazo de execução dos projetos de investimento que tenham sido comprovadamente afetados por medidas adotadas no âmbito da pandemia da doença COVID-19 pode ser objeto de uma prorrogação excecional, no máximo, até 31 de dezembro de 2021, a autorizar pela CCDR respetiva, após apresentação de pedido fundamentado pelo beneficiário.»

Artigo 3.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 17 de setembro de 2020. — *António Luís Santos da Costa* — *Pedro Gramaxo de Carvalho Siza Vieira* — *João Rodrigo Reis Carvalho Leão* — *Ângelo Nelson Rosário de Souza* — *Ana Maria Pereira Abrunhosa*.

Promulgado em 7 de outubro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 9 de outubro de 2020.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

113629963



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 89/2020

de 16 de outubro

Sumário: Estabelece um regime excecional de constituição de relações jurídicas de emprego na área da saúde.

A epidemia de SARS-CoV-2 e as medidas adequadas a assegurar a prevenção, contenção, mitigação e tratamento da COVID-19 vieram aumentar a necessidade de resposta do Serviço Nacional de Saúde (SNS), e, consequentemente, exigir o reforço de profissionais de saúde.

Nesse sentido, o Governo adotou um conjunto de medidas excecionais e temporárias de resposta a esta pandemia, através do Decreto-Lei n.º 10-A/2020, de 13 de março, na sua redação atual, designadamente em matéria de recursos humanos, e, entre elas, a possibilidade de contratação de trabalhadores para os órgãos, organismos, serviços e demais entidades, incluindo o setor público empresarial do Ministério da Saúde, mediante a constituição de vínculos de emprego a termo.

O objetivo de reforço dos profissionais de saúde e melhoria de resposta no SNS havia já sido assumido pelo Governo, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 198/2019, de 27 de dezembro, que aprovou o quadro de referência para novos recrutamentos, fixando o número de até 8400 profissionais de saúde, em 2020 e 2021, distribuídos por todos os grupos profissionais.

Por sua vez, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 41/2020, de 6 de junho, que aprovou o Programa de Estabilização Económica e Social, previu-se a constituição de 2995 relações jurídicas de emprego no contexto de pandemia, sem prejuízo de contratações de profissionais de saúde ao abrigo de procedimentos concursais específicos, destinados a colmatar as necessidades de prestação direta de cuidados e de prestação de serviços de suporte, sempre que possível, conferindo estabilidade no emprego.

Realça-se que o Programa do XXII Governo Constitucional assume o compromisso de adoção de medidas tendentes a garantir a qualidade e estabilidade laborais e a promover a melhoria das condições de trabalho no SNS, pelo que o presente decreto-lei estabelece um regime excecional de contratação aplicável às relações jurídicas de emprego constituídas ao abrigo do regime previsto no n.º 3 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 10-A/2020, de 13 de março, na sua redação atual, e cujo limite legal de renovações seja atingido até ao final do mês de dezembro de 2020.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei estabelece um regime excecional de constituição de relações jurídicas de emprego sem termo ou por tempo indeterminado nos órgãos, organismos, serviços e demais entidades, incluindo o setor público empresarial do Ministério da Saúde, para a prestação direta de cuidados de saúde e para a prestação de serviços de suporte.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente decreto-lei aplica-se às relações jurídicas de emprego constituídas ao abrigo do regime previsto no n.º 3 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 10-A/2020, de 13 de março, na sua redação atual, que perfaçam a duração de oito meses até ao final do mês de dezembro de 2020, até ao limite



do número total de trabalhadores previsto no quadro do ponto 3.1.2 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 41/2020, de 6 de junho, sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo seguinte.

Artigo 3.º

Regime excecional

1 — A conversão em contratos de trabalho sem termo dos contratos que tenham sido celebrados ao abrigo do regime previsto no n.º 3 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 10-A/2020, de 13 de março, na sua redação atual, por entidades do setor público empresarial, é autorizada por despacho do membro do Governo responsável pela área da saúde, sob proposta devidamente fundamentada do órgão máximo de gestão, de onde resulte:

- a) A correspondência das funções exercidas pelos trabalhadores a necessidades permanentes das respetivas entidades;
- b) A existência de lugares disponíveis no mapa de pessoal da entidade; e,
- c) A verificação do número máximo de renovações contratuais legalmente permitidas.

2 — A celebração dos contratos de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado com trabalhadores que, à data de entrada em vigor do presente decreto-lei se encontrem em exercício de funções nos órgãos, organismos, serviços e demais entidades do Ministério da Saúde, ao abrigo do regime excecional de contratação previsto no n.º 3 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 10-A/2020, de 13 de março, na sua redação atual, é precedida de procedimento concursal, a que podem também ser opositores outros trabalhadores com e sem vínculo de emprego público previamente constituído, sem prejuízo do recurso a reservas de recrutamento constituídas em anteriores procedimentos concursais e desde que observados os requisitos legalmente previstos.

3 — A abertura dos procedimentos concursais a que se refere o número anterior é autorizada pelo membro do Governo responsável pela área da saúde, no prazo máximo de 30 dias a contar do levantamento das necessidades permanentes das entidades, órgãos e serviços a que se refere o n.º 7, após verificação pelo dirigente máximo da entidade:

- a) Da correspondência das funções exercidas pelos trabalhadores a necessidades permanentes das respetivas entidades;
- b) Da existência de lugares disponíveis no mapa de pessoal da entidade.

4 — Os procedimentos concursais referidos nos n.ºs 2 e 3 são abertos no prazo máximo de 10 dias a contar da respetiva autorização.

5 — Os contratos a celebrar nos termos dos números anteriores são efetivados na primeira posição remuneratória aplicável à carreira e até ao limite do número total de trabalhadores previsto no quadro do ponto 3.1.2 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 41/2020, de 6 de junho.

6 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, no caso da carreira de técnico superior do regime geral, o recrutamento de licenciados faz-se para a segunda posição remuneratória da respetiva tabela.

7 — Para efeitos dos números anteriores é desenvolvido, no prazo de 30 dias a contar da entrada em vigor do presente decreto-lei, pela Administração Central do Sistema de Saúde, I. P., em articulação com as Administrações Regionais de Saúde, I. P., um levantamento das necessidades permanentes das entidades, órgãos e serviços.

8 — A tramitação dos procedimentos concursais referidos no n.º 2 é regulamentada por portaria do membro do Governo responsável pela área da saúde.

9 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2, os contratos de trabalho em funções públicas a termo resolutivo certo em execução à data de entrada em vigor do presente decreto-lei, consideram-se automaticamente renovados até ao termo dos referidos procedimentos concursais, sem sujeição a limite máximo de renovações.



Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 1 de outubro de 2020. — *Pedro Gramaxo de Carvalho Siza Vieira — Miguel Jorge de Campos Cruz. — Alexandra Ludomila Ribeiro Fernandes Leitão — Marta Alexandra Fartura Braga Temido de Almeida Simões.*

Promulgado em 7 de outubro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 9 de outubro de 2020.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa.*

113629922



TRABALHO, SOLIDARIEDADE E SEGURANÇA SOCIAL

Portaria n.º 245/2020

de 16 de outubro

Sumário: Prorrogação dos contratos das medidas Contrato Emprego-Inserção para pessoas com deficiência e incapacidade, Contrato Emprego-Inserção (CEI) e Contrato Emprego-Inserção+ (CEI+).

O Programa de Estabilização Económica e Social, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 41/2020, de 6 de junho, definiu um conjunto alargado de medidas para fazer face às inúmeras consequências de ordem económica e social provocadas pela situação de pandemia da doença COVID-19.

No âmbito do ATIVAR.PT — Programa Reforçado de Apoios ao Emprego e à Formação Profissional, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 41/2020, de 6 de junho, o Governo comprometeu-se a adotar medidas específicas para melhorar as condições de inserção das pessoas com deficiência, por se tratar de um público com maiores dificuldades de inserção no mercado de trabalho e mais exposto ao atual contexto de instabilidade económica.

Neste âmbito, o Governo comprometeu-se, em concreto, a assegurar a prorrogação excecional de projetos realizados ao abrigo dos estágios profissionais apoiados pelo IEFP, bem como das medidas Contrato Emprego-Inserção (CEI) e Contrato Emprego-Inserção + (CEI+).

Em conformidade, através da Portaria n.º 206/2020, de 27 de agosto, que regula a medida Estágios ATIVAR.PT, previu-se a possibilidade de prorrogar por três meses os projetos de estágios profissionais e estágios de inserção em curso.

Cabe agora concretizar a prorrogação dos projetos realizados ao abrigo das medidas CEI/CEI+ para pessoas com deficiência e incapacidade, previstas no Decreto-Lei n.º 290/2009, de 12 de outubro, na sua redação atual, e reguladas pela Portaria n.º 128/2009, de 30 de janeiro, na sua redação atual.

Assim, ao abrigo do disposto na alínea d) do n.º 2 do artigo 8.º, no artigo 12.º e nos n.ºs 1 e 3 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 13/2015, de 26 de janeiro, e na Resolução do Conselho de Ministros n.º 41/2020, de 6 de junho, manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto, do Trabalho e da Formação Profissional, o seguinte:

Artigo 1.º

Prorrogação dos contratos das medidas emprego-inserção

1 — Os contratos celebrados com os destinatários com deficiência e incapacidade no âmbito das medidas Contrato Emprego-Inserção para pessoas com deficiência e incapacidade, Contrato Emprego-Inserção (CEI) e Contrato Emprego-Inserção+ (CEI+), que se encontrem em execução à data de entrada em vigor da presente portaria e cuja duração total aprovada cesse até 31 de dezembro de 2020 podem ser prorrogados por três meses adicionais, mediante requerimento a apresentar junto do IEFP, I. P., pela entidade promotora.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, aos contratos que sejam prorrogados aplicam-se as regras aplicáveis aos termos da sua aprovação.

Artigo 2.º

Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte à sua publicação.

O Secretário de Estado Adjunto, do Trabalho e da Formação Profissional, *Miguel Filipe Pardal Cabrita*, em 15 de outubro de 2020.

113644712



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Assembleia Legislativa

Decreto Legislativo Regional n.º 27/2020/A

Sumário: Determina a cessação de vigência de decretos legislativos regionais publicados entre 1997 e 2018.

Determina a cessação de vigência de decretos legislativos regionais publicados entre 1997 e 2018

A autonomia legislativa do Povo Açoriano tem demonstrado ser um dos maiores sucessos no desenvolvimento e consolidação do processo autonómico. Porém, o estabelecimento de um melhor relacionamento com a administração regional autónoma dos Açores requer um ordenamento jurídico claro, transparente e acessível para o cidadão, permitindo, também, a eliminação de obstáculos ao desenvolvimento, que advêm de um ordenamento jurídico complexo.

Com a revogação de diplomas temporalmente datados e desajustados da atual realidade regional permite-se uma clarificação do conjunto de normas regionais resultantes dos progressos conseguidos pelo desenvolvimento da autonomia, reduzindo-se também uma acumulação e pressão legislativa desnecessária no ordenamento jurídico regional.

A determinação expressa da não-vigência dos normativos regionais não vigentes das últimas duas décadas, porquanto caducos, tacitamente revogados ou com os seus efeitos esgotados, surge após um levantamento e análise individualizada e permite uma maior identificabilidade e simplicidade do ordenamento jurídico regional.

Assim, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição da República Portuguesa e do n.º 1 do artigo 37.º do Estatuto Político-Administrativo, decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto legislativo regional considera revogados diversos decretos legislativos regionais publicados entre 1997 e 2018, determinando que não vigoram, em razão de caducidade, revogação tácita anterior ou revogação efetuada pelo mesmo.

Artigo 2.º

Decretos legislativos regionais revogados em razão de caducidade

Consideram-se revogados, por motivos de caducidade, os seguintes decretos legislativos regionais:

a) Decreto Legislativo Regional n.º 26/99/A, de 31 de julho, que estabelece medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação da Escola Secundária Geral e Básica da Horta e complexo desportivo da ilha do Faial;

b) Decreto Legislativo Regional n.º 23/2001/A, de 13 de novembro, que altera o Decreto Legislativo Regional n.º 10/2000/A, de 12 de maio, que adapta à Região Autónoma dos Açores o Decreto-Lei n.º 61/99, de 2 de março (acesso e permanência na atividade de construção civil);

c) Decreto Legislativo Regional n.º 9/2002/A, de 11 de abril, que estabelece medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação dos ramos complementares do nó de ligação do Hospital do Divino Espírito Santo e à Avenida de Antero de Quental, integrado na variante à estrada regional n.º 1-1.ª, em Ponta Delgada, lanço nó de São Gonçalo-Aeroporto João Paulo II;



d) Decreto Legislativo Regional n.º 7/2004/A, de 18 de março, que estabelece medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação do eixo viário entre o Aeroporto João Paulo II e Vila Franca do Campo, na ilha de São Miguel;

e) Decreto Legislativo Regional n.º 25/2004/A, de 17 de julho, que estabelece as medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação da futura Escola Básica Integrada Francisco Ferreira Drummond, na vila de São Sebastião, concelho de Angra do Heroísmo, ilha Terceira;

f) Decreto Legislativo Regional n.º 26/2004/A, de 24 de agosto, que estabelece medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação do eixo viário entre a Fábrica do Linho Ribeirinha e a Vila do Nordeste, na ilha de São Miguel;

g) Decreto Legislativo Regional n.º 15/2005/A, de 5 de julho, que estabelece medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação da Escola dos 1.º, 2.º e 3.º ciclos do Ensino Básico com jardim de infância de Ponta Garça, concelho de Vila Franca do Campo;

h) Decreto Legislativo Regional n.º 25/2005/A, de 21 de outubro, que prorroga o prazo de vigência das medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação da via rápida Lagoa-Ribeira Grande, na ilha de São Miguel, previstas no Decreto Legislativo Regional n.º 45/2003/A, de 22 de novembro;

i) Decreto Legislativo Regional n.º 13/2006/A, de 6 de abril, que prorroga o prazo de vigência das medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação do eixo viário entre o Aeroporto João Paulo II e Vila Franca do Campo, na ilha de São Miguel;

j) Decreto Legislativo Regional n.º 17/2006/A, de 2 de junho, que estabelece as medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação do futuro hospital de Angra do Heroísmo, na ilha Terceira;

k) Decreto Legislativo Regional n.º 18/2006/A, de 2 de junho, que estabelece as medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação da futura escola básica e secundária das Lajes do Pico;

l) Decreto Legislativo Regional n.º 31/2006/A, de 30 de agosto, que estabelece as medidas preventivas aplicáveis na zona de expansão da Escola Básica dos 1.º e 2.º Ciclos/Jardim-de-Infância da Ponta da Ilha, na freguesia da Piedade, Lajes do Pico;

m) Decreto Legislativo Regional n.º 33/2006/A, de 30 de agosto, que prorroga o prazo de vigência das medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação do eixo viário entre a Fábrica do Linho Ribeirinha e a Vila do Nordeste, na ilha de São Miguel;

n) Decreto Legislativo Regional n.º 45/2006/A, de 7 de novembro, que aprova o documento único automóvel, criando o certificado de matrícula relativo aos documentos de matrícula dos veículos cuja emissão seja requerida na Região Autónoma dos Açores, transpondo para a ordem jurídica regional a Diretiva n.º 1999/37/CE, do Conselho, de 29 de abril, com a redação dada pela Diretiva n.º 2003/127/CE, da Comissão, de 23 de dezembro;

o) Decreto Legislativo Regional n.º 52/2006/A, de 20 de dezembro, que estabelece as medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação do futuro Centro de Saúde de Santa Cruz da Graciosa;

p) Decreto Legislativo Regional n.º 53/2006/A, de 20 de dezembro, que estabelece medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação da variante Rabo de Peixe, na ilha de São Miguel;

q) Decreto Legislativo Regional n.º 57/2006/A, de 22 de dezembro, que estabelece medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação da ligação Ponta Delgada-Capelas, 2.ª fase, na ilha de São Miguel;

r) Decreto Legislativo Regional n.º 58/2006/A, de 22 de dezembro, que estabelece as medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação do futuro Centro de Saúde da Madalena na ilha do Pico;

s) Decreto Legislativo Regional n.º 24/2008/A, de 24 de julho, que estabelece as medidas preventivas aplicáveis na zona de implantação do futuro heliporto da ilha de São Jorge;

t) Decreto Legislativo Regional n.º 2/2011/A, de 15 de fevereiro, que alarga a remuneração compensatória aos funcionários das autarquias locais sediadas na Região Autónoma dos Açores, bem como aos trabalhadores do respetivo sector empresarial municipal;

u) Decreto Legislativo Regional n.º 7/2013/A, de 30 de julho, que regula, a calendarização do processamento do subsídio de férias, das prestações correspondentes ao 14.º mês e equivalentes, para o ano 2013;

v) Decreto Legislativo Regional n.º 8/2014/A, de 23 de junho, que estabelece um regime de integração excecional de docentes contratados, mediante concurso interno e externo extraordinário a realizar nos anos de 2014, 2015 e 2016.



Artigo 3.º

Decretos legislativos regionais revogados por esgotamento do objeto ou revogação tácita

Consideram-se revogados, por esgotamento do objeto ou revogação tácita, os seguintes decretos legislativos regionais:

a) Decreto Legislativo Regional n.º 2/97/A, de 18 de março, que fixa a data de entrega na Assembleia Legislativa Regional dos Açores do Plano de Médio Prazo 1997-2000 e do Orçamento e Plano para 1997;

b) Decreto Legislativo Regional n.º 5/97/A, de 21 de maio, que altera os artigos 8.º e 9.º do Decreto Legislativo Regional n.º 3/94/A, de 29 de janeiro [aplica à Região Autónoma dos Açores o Decreto-Lei n.º 498/88, de 30 de dezembro (regime de recrutamento e seleção de pessoal para os quadros da Administração Pública)];

c) Decreto Legislativo Regional n.º 24/97/A, de 17 de dezembro, que altera o Decreto Legislativo Regional n.º 11/87/A, de 26 de junho (aprova a orgânica da Segurança Social);

d) Decreto Legislativo Regional n.º 20/99/A, de 8 de julho, que adapta à Região o regime definido pelo Decreto-Lei n.º 53-A/98, de 11 de março, que estabelece o processo de atribuição de suplementos e outras compensações que se fundamentam na prestação de trabalho em condições de risco, penosidade e insalubridade nos serviços da Administração Pública;

e) Decreto Legislativo Regional n.º 27/99/A, de 31 de julho, que adapta à Região Autónoma dos Açores o Decreto-Lei n.º 204/98, de 11 de julho (regime geral de recrutamento e seleção de pessoal para a Administração Pública);

f) Decreto Legislativo Regional n.º 19/2000/A, de 9 de agosto, que adapta à Região Autónoma dos Açores o Decreto-Lei n.º 497/99, de 19 de novembro (regime de reclassificação e de reconversão profissional na Administração Pública);

g) Decreto Legislativo Regional n.º 23/2000/A, de 9 de agosto, que adapta à Região Autónoma dos Açores o Decreto-Lei n.º 83/2000, de 11 de maio, que aprovou o novo regime legal de concessão e emissão de passaportes;

h) Decreto Legislativo Regional n.º 40/2002/A, de 23 de dezembro, que aplica à Região Autónoma dos Açores o Decreto-Lei n.º 42/2001, de 9 de fevereiro (regime especial de execução de dívidas ao sistema de solidariedade e segurança social);

i) Decreto Legislativo Regional n.º 42/2002/A, de 23 de dezembro, que aplica à Região Autónoma dos Açores o Decreto-Lei n.º 8-B/2002, de 15 de janeiro (inscrição das entidades empregadoras no sistema de solidariedade e segurança social e gestão do processo de cobrança e pagamento das contribuições e quotizações devidas à segurança social);

j) Decreto Legislativo Regional n.º 17/2003/A, de 7 de abril, que cria o Conselho Consultivo para a Reconstrução;

k) Decreto Legislativo Regional n.º 2/2004/A, de 23 de janeiro, que cria o Provedor da criança acolhida;

l) Decreto Legislativo Regional n.º 20/2009/A, de 30 de novembro, que estabelece medidas de apoio aos indivíduos portadores da doença de Machado-Joseph.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na Horta, em 9 de setembro de 2020.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Ana Luísa Luís*.

Assinado em Angra do Heroísmo em 8 de outubro de 2020.

Publique-se.

O Representante da República para a Região Autónoma dos Açores, *Pedro Manuel dos Reis Alves Catarino*.



I SÉRIE



**DIÁRIO
DA REPÚBLICA**

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

Diário da República Eletrónico:

Endereço Internet: <http://dre.pt>

Contactos:

Correio eletrónico: dre@incm.pt

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750