

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Decreto n.º 24/2014

de 12 de agosto

A República Portuguesa e os Estados Unidos Mexicanos assinaram, na Cidade do México, em 16 de outubro de 2013, um Acordo sobre Transporte Aéreo, que vem substituir o anterior Acordo sobre Transporte Aéreo Civil, assinado em 22 de outubro de 1948, permitindo ajustar a base jurídica à realidade e exigências atuais do transporte aéreo internacional.

O presente Acordo insere-se num contexto mais amplo, que tem em vista a organização, segura e ordenada, dos serviços aéreos internacionais e a promoção da cooperação internacional neste domínio.

Nestes termos, o Acordo sobre Transporte Aéreo celebrado entre a República Portuguesa e os Estados Unidos Mexicanos constitui um importante impulso ao desenvolvimento de serviços aéreos regulares entre e para além dos territórios dos dois países.

O mesmo Acordo tem ainda por objetivos estimular o fluxo de pessoas e bens através da melhoria dos serviços ligados ao transporte de passageiros, cargas e correio e promover a cooperação internacional neste domínio, bem como o comércio, turismo e investimento entre os dois países. Para o efeito, regula-se um vasto leque de matérias, de entre as quais se destacam a concessão de direitos de tráfego, a designação e autorização de exploração de empresas, a representação comercial, a segurança aérea e da aviação civil e a troca de estatísticas.

O presente Acordo representa, assim, um importante contributo para o reforço das relações bilaterais entre ambos os Estados.

Assim:

Nos termos da alínea *c*) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova o Acordo sobre o Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e os Estados Unidos Mexicanos, assinado na Cidade do México, em 16 de outubro de 2013, cujo texto, nas versões autenticadas, nas línguas portuguesa, espanhola e inglesa, se publica em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de junho de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Rui Manuel Parente Chancerelle de Machete* — *António de Magalhães Pires de Lima*.

Assinado em 28 de julho de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 31 de julho de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E OS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

A REPÚBLICA PORTUGUESA e os ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, doravante designadas por “Partes”; SENDO Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de dezembro de 1944;

DESEJANDO organizar, de uma forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais e promover, o

mais amplamente possível, a cooperação internacional no âmbito de tais serviços;

DESEJANDO concluir um Acordo, para fomentar o desenvolvimento de serviços aéreos regulares entre e para além dos seus territórios; e

TENDO EM CONSIDERAÇÃO o Acordo sobre Certos Aspectos de Serviços Aéreos entre os Estados Unidos Mexicanos e a União Europeia, feito em Bruxelas, a 15 de dezembro de 2010;

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1.º

DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente Acordo:

a) A expressão “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, 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;

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

c) A expressão “autoridades aeronáuticas” significa, no caso da República Portuguesa, o Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P., e no caso dos Estados Unidos Mexicanos, o Secretariado das Comunicações e Transportes, através da Direção-Geral de Aeronáutica Civil, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas referidas autoridades ou funções similares;

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

e) A expressão “território” tem o significado definido no artigo 2.º da Convenção;

f) As expressões “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa de transporte aéreo” e “escala para fins não comerciais” têm os significados que lhes são dados no artigo 96.º da Convenção;

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

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

ARTIGO 2.º

CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO

1. Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos relativamente aos serviços aéreos internacionais explorados pelas empresas designadas da outra Parte:

- a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar; e
- b) O direito de fazer escalas no seu território, para fins não comerciais.

2. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados no presente Acordo para efeitos de exploração de serviços aéreos internacionais regulares pelas empresas designadas da outra Parte, nas rotas especificadas na Secção apropriada do Anexo. Tais serviços e rotas são doravante designados respetivamente por “os serviços acordados” e “as rotas especificadas”. Ao operar um serviço acordado numa rota especificada, as empresas designadas por cada Parte usufruirão, para além dos direitos especificados no número 1 deste artigo, e sob reserva do disposto no presente Acordo, do direito de aterrar no território da outra Parte, nos pontos especificados para o efeito no Anexo ao presente Acordo, com o propósito de proceder ao embarque e desembarque de passageiros, bagagem, carga e correio.

3. Nenhuma disposição do número 2 deste artigo deverá ser interpretada como conferindo às empresas designadas de uma Parte o direito de proceder, no território da outra Parte, ao embarque de tráfego transportado contra remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no território dessa Parte.

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

ARTIGO 3º

DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO DE EMPRESAS

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

2. Aquando da receção desta notificação, e da apresentação dos programas de uma empresa designada, no formato estabelecido para as autorizações operacionais e permissões técnicas, a outra Parte deverá, no prazo procedimental mínimo, conceder as autorizações e permissões apropriadas, desde que:

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

(i) Esta esteja 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 designada seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da União Europeia responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação; e

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

b) No caso de uma empresa designada pelos Estados Unidos Mexicanos:

(i) Esta esteja estabelecida no território dos Estados Unidos Mexicanos e disponha de uma licença de exploração válida em conformidade com a lei dos Estados Unidos Mexicanos;

(ii) O controlo efetivo de regulação da empresa designada seja exercido e mantido pelos Estados Unidos Mexicanos; e

(iii) A empresa seja detida e continue a ser mantida, diretamente ou através de posse maioritária, e efetivamente controlada pelos Estados Unidos Mexicanos e/ou por nacionais seus.

c) A empresa 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.

d) Quando uma empresa tenha sido assim designada e autorizada, poderá iniciar a qualquer momento os serviços acordados, desde que a empresa cumpra todas as disposições presentes neste Acordo, incluindo as relacionadas com as tarifas.

ARTIGO 4º

RECUSA, REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO OU LIMITAÇÃO DE DIREITOS

1. Cada uma das Partes tem o direito de recusar, revogar, suspender ou de limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas de uma empresa designada pela outra Parte quanto aos direitos especificados no artigo 2º do presente Acordo, ou de sujeitar o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias, quando:

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

(i) Esta não estiver estabelecida no território da República Portuguesa nos termos dos Tratados 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 União Europeia responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo, ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação; ou

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

b) No caso de uma empresa designada pelos Estados Unidos Mexicanos:

(i) Esta não estiver estabelecida no território dos Estados Unidos Mexicanos ou não seja titular de uma licença de exploração, em conformidade com a lei dos Estados Unidos Mexicanos; ou

(ii) O controlo efetivo de regulação da empresa não seja exercido ou mantido pelos Estados Unidos Mexicanos; ou

(iii) A empresa não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada pelos Estados Unidos Mexicanos e/ou por nacionais seus.

c) A empresa designada não 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; ou

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

e) A empresa designada deixe de operar os serviços acordados de acordo com as condições estabelecidas no presente Acordo.

2. A menos que a imediata recusa, revogação, suspensão, limitação ou imposição das condições mencionadas no número 1 deste artigo sejam essenciais para evitar novas infrações à legislação, o direito de recusar, revogar, suspender, limitar ou impor condições apenas deverá ser exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tais consultas deverão realizar-se no prazo de trinta (30) dias a contar da data da proposta para a sua realização, salvo acordo em contrário.

ARTIGO 5º

APLICAÇÃO DA 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, ou 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 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.

ARTIGO 6º

DIREITOS ADUANEIROS E OUTROS ENCARGOS

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

2. Deverão ser igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e impostos, com exceção dos encargos relativos ao serviço prestado:

a) As provisões (incluindo alimentos, bebidas e tabaco) embarcadas no território de uma Parte, dentro dos limites fixados pelas autoridades competentes dessa Parte, e para utilização à saída das aeronaves utilizadas em serviços

aéreos internacionais, pelas empresas designadas da outra Parte;

b) As peças sobressalentes (incluindo motores) e o equipamento normal de bordo introduzidos no território de uma das Partes para a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas da outra Parte;

c) Combustíveis, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento à saída 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.

d) Documentação da empresa (tais como bilhetes e cartas de porte), bem como, material publicitário distribuído gratuitamente pela empresa designada, contendo insígnias da empresa aérea designada de uma das Partes, introduzido no território da outra Parte.

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

4. O equipamento normal de bordo, peças sobressalentes, provisões (incluindo alimentos, bebidas e tabaco) bem como os produtos e aprovisionamentos de combustíveis, lubrificantes e outros consumíveis técnicos existentes a bordo das aeronaves das empresas designadas de qualquer das Partes, só podem ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades aduaneiras dessa Parte. Nesse caso, podem ser colocados sob vigilância das referidas autoridades até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de acordo com a legislação aduaneira em vigor nessa Parte.

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

6. Nada no presente 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 designada pelos Estados Unidos Mexicanos que opere entre um ponto situado no território da República Portuguesa e outro ponto situado no território da República Portuguesa ou no território de outro Estado-Membro da União Europeia.

ARTIGO 7º

TAXAS DE UTILIZAÇÃO

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

2. Nenhuma Parte deverá impor ou permitir que sejam impostas às empresas designadas da outra Parte taxas mais elevadas que aquelas que são impostas às suas próprias

empresas que explorem serviços aéreos internacionais semelhantes.

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

ARTIGO 8º

TRÁFEGO EM TRÂNSITO DIRETO

Passageiros, bagagem e carga em trânsito direto através do território de qualquer das Partes e que não abandone a área do aeroporto reservada a esse fim será sujeito apenas a um controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança contra 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 ser isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos similares.

ARTIGO 9º

RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças emitidos, ou validados, em conformidade com as regras e os procedimentos de uma Parte, incluindo, no caso da República Portuguesa, as leis e regulamentos da União Europeia, e dentro do seu prazo de validade, deverão ser reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos de operação dos serviços acordados, desde que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação sejam equivalentes ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos em conformidade com a Convenção.

2. O parágrafo 1 também se aplica com respeito a uma empresa designada pela República Portuguesa cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da União Europeia.

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

ARTIGO 10º

REPRESENTAÇÃO COMERCIAL

1. As empresas designadas de cada Parte deverão poder:

a) Estabelecer no território da outra Parte escritórios para a promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes de avião, bem como, outras instalações exigidas para a exploração do transporte aéreo, em conformidade com a legislação em vigor na referida Parte;

b) Trazer para o território da outra Parte e nele manter pessoal executivo, comercial, técnico e operacional e outro pessoal especializado necessário à exploração do transporte aéreo, em conformidade com a legislação dessa outra Parte, relativos à entrada, residência e emprego, e

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

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

ARTIGO 11º

ATIVIDADES COMERCIAIS

1. As empresas designadas de cada Parte terão o direito de vender o transporte aéreo no território da outra Parte, e qualquer pessoa será livre de comprar o referido transporte na moeda daquela Parte ou em moedas livremente convertíveis de outros países, em conformidade com as leis e regulamentos internos daquela Parte.

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

ARTIGO 12º

CONVERSÃO E TRANSFERÊNCIA DE LUCROS

1. Cada Parte concede à(s) empresa(s) designada(s) da outra Parte o direito de transferir livremente os excedentes das receitas sobre as despesas localmente realizadas com o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio pela(s) empresa(s) designada(s) da outra Parte. Tais transferências serão realizadas em qualquer moeda convertível à taxa de câmbio oficial, em vigor à data em que tais lucros sejam apresentados para conversão e transferência e em conformidade com o Direito interno aplicável no território da Parte a partir do qual é efetuada a transferência.

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

ARTIGO 13º

EVITAR A DUPLA TRIBUTAÇÃO

Nenhuma disposição do presente Acordo impedirá a aplicação da Convenção entre a República Portuguesa e os Estados Unidos Mexicanos para Evitar a Dupla Tributação e a Prevenção da Evasão Fiscal em matéria de Impostos sobre o Rendimento, assinada na Cidade do México, a 11 de novembro de 1999.

ARTIGO 14º

CAPACIDADE

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

2. A frequência e a capacidade a oferecer no transporte entre os respetivos territórios serão notificadas às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

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

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

b) Exigências de tráfego da área que a transportadora aérea atravessa, tendo em consideração os outros serviços

de transporte aéreo estabelecidos pelas empresas dos Estados compreendidos nessa área; e

c) Exigências de uma exploração económica dos serviços considerados.

4. A frequência e a capacidade a oferecer no transporte de tráfego mencionado no número 3 ficará sujeita à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

5. No caso de as autoridades aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre a capacidade submetida ao abrigo do número 4, a questão será resolvida em conformidade com o Artigo 20º do presente Acordo.

6. Se as autoridades aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre a capacidade a oferecer ao abrigo do número 4, a capacidade que poderá ser oferecida pelas empresas designadas das Partes não deverá exceder o total da capacidade, incluindo as variações sazonais, previamente acordada.

ARTIGO 15º

APROVAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE OPERAÇÃO

1. Os horários dos serviços aéreos acordados e as condições da sua operação em geral deverão ser notificados com, pelo menos vinte (20) dias de antecedência em relação à data prevista para a sua implementação. Qualquer alteração significativa a esses horários ou às condições da sua operação deverá ser igualmente notificada, às autoridades aeronáuticas, com pelo menos oito (8) dias úteis de antecedência em relação à data prevista para a sua operação. O prazo acima indicado pode, em casos especiais, ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

2. Em caso de alterações menores ou de voos suplementares, as empresas designadas de uma Parte deverão notificar as autoridades aeronáuticas da outra Parte, com pelo menos dois (2) dias úteis de antecedência em relação à data prevista para a sua operação.

ARTIGO 16º

SEGURANÇA AÉREA

1. Cada Parte pode, em qualquer momento, solicitar 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 4º do presente Acordo.

3. Sem prejuízo das obrigações referidas no artigo 33º da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada pelas empresas designadas de uma Parte em serviços de ou para o território da outra Parte pode, enquanto

permanecer no território da outra Parte, ser objeto de um exame realizado pelos representantes autorizados da outra Parte, a bordo e no exterior da aeronave, a fim de verificar não só a validade dos documentos da aeronave e da sua tripulação, mas também o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (chamado “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 sérias suspeitas de que uma aeronave, ou de que as condições de operação de uma aeronave, não cumprem os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção, ou sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança estabelecidos pela Convenção, a Parte que efetuou a inspeção é livre de concluir, para os efeitos do artigo 33º da Convenção, que os requisitos, os certificados ou as licenças emitidos ou validados para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos de operação da aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5. Nos casos em que o acesso, para efeitos de uma inspeção na plataforma de estacionamento a uma aeronave, operada por uma empresa designada por uma Parte, nos termos do número 3 acima mencionado, seja negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte pode inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no número 4 supra 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 designada pela 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.

7. Qualquer ação empreendida por uma Parte de acordo com os números 2 ou 6 supra, 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 União Europeia, os direitos da outra Parte, previstos neste artigo, aplicam-se igualmente no que respeita à adoção, ao exercício ou à manutenção dos requisitos de segurança por esse outro Estado-Membro da União Europeia, bem como no que respeita à autorização de operação dessa empresa.

ARTIGO 17º

SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

1. Em conformidade com os seus direitos e obrigações decorrentes do Direito Internacional, as Partes reafirmam que a sua obrigação mútua de protegerem a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações decorrentes do Direito Internacional, as Partes deverão, em especial, agir em conformidade com o disposto:

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

b) Na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada 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, assinada em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988, e

d) Na Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos com o Propósito de Detecção, assinada em Montreal, a 01 de março de 1991.

2. Nas suas relações mútuas as Partes deverão agir, no mínimo, em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional denominadas Anexos à Convenção, na medida em que estas disposições sobre segurança da aviação se apliquem às Partes; estas deverão exigir que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território, os operadores de aeronaves que nele tenham o seu estabelecimento principal ou a sua residência permanente, ou no caso da República Portuguesa os operadores de aeronaves que se tenham estabelecido no seu território nos termos dos Tratados da União Europeia e sejam detentores de licenças de exploração válidas em conformidade com o Direito da União Europeia, e que os operadores de aeroportos situados no seu território, ajam em conformidade com as referidas disposições relativas à segurança da aviação.

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 ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, respetivos passageiros e tripulações, de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

4. Cada Parte concorda que se exija a esses operadores de aeronaves que cumpram as disposições relativas à segurança da aviação, referidas no número 2 supra, impostas pela outra Parte para a entrada no seu território, bem como para a saída, ou permanência no território dos Estados Unidos Mexicanos. Para a partida de, bem como permanência, no território da República Portuguesa, exige-se que os operadores de aeronaves cumpram as disposições relativas à segurança da aviação em conformidade com o Direito da União Europeia. Cada Parte deverá assegurar, no seu território, a aplicação efetiva de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e aprovisionamentos, antes ou durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também deverá considerar favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de medidas especiais de segurança, razoáveis, para fazer face a uma ameaça concreta.

5. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou de instalações de navegação aérea, as Partes deverão ajudar-se mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, tendentes

a pôr termo, de forma rápida e segura, a esse incidente ou ameaça de incidente.

6. 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 de imediato consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte.

ARTIGO 18º

ESTATÍSTICAS

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

ARTIGO 19º

TARIFAS

1. As tarifas serão estabelecidas a níveis razoáveis, pelas empresas designadas pelas Partes, para os serviços abrangidos pelo presente Acordo.

2. As Partes reconhecem que as forças do mercado serão o principal fator a ter em conta no estabelecimento das tarifas para o transporte aéreo. Sem limitar a aplicação das regras gerais do direito da concorrência e do consumidor em cada Parte, poderão realizar-se consultas em conformidade com o artigo 20º, com vista a:

a) Prevenção de práticas excessivamente discriminatórias;

b) Proteção dos consumidores em relação a tarifas excessivamente elevadas ou restritivas devido ao abuso de posição dominante ou a práticas concertadas entre as transportadoras aéreas;

c) Proteção das empresas em relação a tarifas artificialmente baixas devido a subsídios ou ajudas governamentais diretos ou indiretos, e

d) Proteção das empresas em relação a tarifas artificialmente baixas, quando existe prova de que há intenção de eliminar a concorrência.

3. As tarifas serão submetidas pelo menos quinze (15) dias antes da data proposta para a sua entrada em vigor. As autoridades aeronáuticas podem aprovar ou rejeitar tarifas submetidas para transporte de ida ou de ida e volta entre os territórios das duas Partes, com início no seu próprio território. Em caso de recusa, as autoridades aeronáuticas da outra Parte devem ser notificadas logo que possível ou, o mais tardar, dentro de catorze (14) dias a contar da data de receção da submissão. A falta de resposta neste período será considerada como aprovação da tarifa.

4. Nenhuma das autoridades aeronáuticas tomará uma ação unilateral para prevenir a inauguração ou a continuação de uma tarifa proposta para o transporte entre os territórios das duas Partes, com início no território da outra Parte.

5. Não obstante o referido no número 4 acima, sempre que as autoridades aeronáuticas de uma das Partes considerarem que a tarifa de transporte para o seu território se enquadra nas categorias descritas no número 2 supra, deverão notificar a rejeição às autoridades aeronáuticas da outra Parte o mais brevemente possível ou, o mais tardar, dentro de catorze (14) dias a contar da data da receção da submissão.

6. As autoridades aeronáuticas de cada Parte podem solicitar consultas sobre qualquer tarifa objeto de rejeição. Estas consultas terão lugar o mais tardar trinta (30) dias após a receção do pedido. Se as Partes chegarem a um acordo, cada Parte deverá usar os seus melhores esforços para que esse acordo entre em vigor. Se tal acordo não for alcançado, prevalecerá a decisão da Parte onde se origina o transporte.

7. Para o transporte entre os territórios das Partes, as autoridades aeronáuticas permitirão, às empresas aéreas designadas da outra Parte, igualar qualquer tarifa no mesmo par de cidades atualmente autorizada para aplicação pelas empresas de cada Parte.

ARTIGO 20º

CONSULTAS

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

2. Tais consultas deverão ter início no prazo de quarenta e cinco (45) dias, a contar da data de receção pela outra Parte do pedido escrito.

ARTIGO 21º

REVISÃO

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

2. As emendas resultantes das consultas a que se refere o número anterior entram em vigor nos termos previstos no artigo 25º.

ARTIGO 22º

RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS

1. Em caso de diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, deverão as Partes, em primeiro lugar, procurar resolvê-lo através de negociações, por via diplomática.

2. Se as Partes não conseguirem resolver o diferendo por via da negociação, podem submetê-lo à decisão de uma entidade, ou, a pedido de qualquer uma das Partes, pode o diferendo ser submetido à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros. Cada Parte deverá designar um árbitro e os dois árbitros assim designados deverão escolher o terceiro.

3. Cada uma das Partes deverá designar um árbitro no prazo de sessenta (60) dias, a contar da data em que uma das Partes tenha recebido da outra Parte notificação por via diplomática, do pedido de arbitragem, e o terceiro árbitro deverá ser escolhido nos sessenta (60) dias subseqüentes.

4. Se qualquer das Partes não designar um árbitro no prazo especificado ou se o terceiro árbitro não tiver sido escolhido, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional pode, a pedido de qualquer uma das Partes, designar um ou mais árbitros conforme o exija o caso. Nesses casos, o terceiro árbitro deverá ser

nacional de um Estado terceiro e atuar como presidente do órgão arbitral.

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

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

7. Cada uma das Partes deverá suportar os encargos relacionados com o árbitro por si nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em partes iguais entre as Partes.

ARTIGO 23º

VIGÊNCIA E DENÚNCIA

1. Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

2. Cada uma das Partes pode, a qualquer momento, por escrito, denunciar o presente Acordo.

3. A denúncia tem de ser notificada, simultaneamente, à Organização da Aviação Civil Internacional. A denúncia produzirá efeitos doze (12) meses após a data de receção da notificação pela outra Parte.

4. Caso a outra Parte não acuse a receção da notificação, esta deverá considerar-se efetuada catorze (14) dias após a sua receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 24º

REGISTO

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

ARTIGO 25º

ENTRADA EM VIGOR

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

2. Ao entrar em vigor, o presente Acordo terminará o *Acordo sobre Transporte Aéreo Civil entre os Governos de Portugal e do México*, assinado em Lisboa, em 22 de outubro de 1948.

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

Feito em Cidade do México, em dezasseis de outubro de dois mil e treze, em dois originais, nas línguas portuguesa, espanhola e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalece a versão em língua inglesa.

PELA REPÚBLICA PORTUGUESA:

Rui Chancerelle de Machete, Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros.

PELOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS:

Gerardo Ruiz Esparza, Secretário de Comunicações e Transportes.

ANEXO

Quadro de Rotas**Secção 1**

Rotas a serem operadas, em ambos os sentidos, pelas empresas designadas da República Portuguesa:

Pontos em Portugal	Pontos Intermediários	Pontos nos Estados Unidos Mexicanos	Pontos além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos intermediários.	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos além.

Secção 2

Rotas a serem operadas, em ambos os sentidos, pelas empresas designadas dos Estados Unidos Mexicanos:

Pontos nos Estados Unidos Mexicanos	Pontos Intermediários	Pontos em Portugal	Pontos além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos intermediários.	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos além.

Notas

1. As empresas designadas de cada Parte podem, em alguns ou em todos os voos, omitir escalas em quaisquer pontos intermediários e/ou além acima mencionados, desde que os serviços acordados nas rotas comecem ou terminem no território da Parte que designou a empresa.

2. As empresas designadas de cada Parte podem seleccionar quaisquer pontos intermediários e/ou além à sua própria escolha e podem mudar a sua selección na estação seguinte na condição de que não sejam exercidos derechos de tráfico entre aqueles puntos e o território da outra Parte.

3. O exercício dos derechos de tráfico de quinta liberdade em pontos intermediários e/ou além especificados fica sujeito a acordo prévio e autorización das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA REPÚBLICA PORTUGUESA Y LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

La República Portuguesa y los Estados Unidos Mexicanos, en lo sucesivo “las Partes”;

SIENDO Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

DESEANDO organizar de una manera segura y ordenada, los servicios aéreos internacionales y promover la cooperación internacional, respecto de dichos servicios, en los términos más amplios posibles;

DESEANDO establecer un Convenio que promueva el desarrollo de los servicios aéreos regulares entre sus respectivos territorios; y

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN el Acuerdo sobre Determinados Aspectos de los Servicios Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la Unión Europea, hecho en Bruselas el 15 de diciembre de 2010;

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1**DEFINICIONES**

Para los efectos del presente Convenio:

a) El término “Convención” significará la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a firma en Chi-

cago el 7 de diciembre de 1944, incluyendo cualquier Anexo adoptado conforme al Artículo 90 de dicha Convención y cualquier enmienda a los Anexos o a la Convención, de conformidad con los Artículos 90 y 94 de la misma, en la medida en que dichos Anexos o enmiendas hayan sido adoptados por ambas Partes;

b) El término “Tratados de la UE” significará el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;

c) El término “Autoridades Aeronáuticas” significará, en el caso de la República Portuguesa, el Instituto Nacional de Aviación Civil, y en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, o en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizado para realizar las funciones actualmente ejercidas por dichas autoridades o funciones similares;

d) El término “Línea Aérea Designada” significará cualquier línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Convenio;

e) El término “Territorio” tendrá el significado que le atribuye el Artículo 2 de la Convención;

f) Los términos “Servicio Aéreo”, “Servicio Aéreo Internacional”, “Línea Aérea” y “Escala para Fines No Comerciales” tendrán el significado que les asigna el Artículo 96 de la Convención;

g) El término “Tarifa” significará los precios que se cobren por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones de aplicación de dichos precios, incluyendo los precios y las condiciones de las agencias y otros servicios auxiliares, pero excluyendo la remuneración o las condiciones relativas al transporte de correo; y

h) El término “Anexo” significará el Cuadro de Rutas adjunto al presente Convenio y cualquier otra cláusula o notas que figuren en dicho Anexo. El Anexo de este Convenio se considera parte integrante del mismo.

ARTÍCULO 2**DERECHOS DE EXPLOTACIÓN**

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos en materia de servicios aéreos internacionales operados por las líneas aéreas designadas de la otra Parte:

- a) El derecho de sobrevolar su territorio sin aterrizar, y
- b) El derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales.

2. Cada Parte concede a la otra Parte, los derechos especificados a continuación en el presente Convenio, para la operación de los servicios aéreos internacionales regulares por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, en las rutas especificadas en la Sección correspondiente del Anexo. Dichos servicios y rutas se denominarán “los servicios convenidos” y “las rutas especificadas”, respectivamente. Mientras las líneas aéreas designadas de cada Parte contratante exploten un servicio convenido en una ruta especificada gozarán, además, de los derechos especificados en el numeral 1 del presente Artículo y sujeto a las disposiciones del presente Convenio, el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte, en los puntos especificados para esa ruta en el Anexo del presente Convenio, con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros, equipaje, carga y correo.

3. Nada de lo dispuesto en el numeral 2 del presente Artículo se interpretará en el sentido de conferir a las líneas

aéreas designadas de una Parte el derecho de embarcar, en el territorio de la otra Parte, el tráfico transportado por remuneración o alquiler con destino a otro punto situado en el territorio de dicha Parte.

4. Si las líneas aéreas designadas de una Parte no pueden operar los servicios en su ruta normal debido a un conflicto armado, disturbios políticos o circunstancias especiales e inusuales, la otra Parte hará sus mejores esfuerzos para facilitar la continuidad del funcionamiento de dicho servicio a través del reordenamiento de dichas rutas, incluyendo el otorgamiento de derechos por el tiempo que sea necesario para facilitar las operaciones viables. Esta disposición se aplicará sin discriminación entre las líneas aéreas designadas de las Partes.

ARTÍCULO 3

DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN DE LAS LÍNEAS AÉREAS

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar hasta dos líneas aéreas para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo y de retirar o modificar dichas designaciones. Tales designaciones se realizarán por escrito y se comunicarán a la otra Parte a través de los canales diplomáticos.

2. Al recibir dicha designación y las solicitudes de una línea aérea designada, con los formatos y de la manera prescritos para las autorizaciones de operación y los permisos técnicos, la otra Parte concederá las autorizaciones y permisos correspondientes en el menor plazo posible, siempre que:

a) En el caso de una línea aérea designada por la República Portuguesa:

(i) Se establezca en el territorio de la República Portuguesa en virtud de los Tratados de la UE y tenga una Licencia de Operación vigente de conformidad con la legislación de la Unión Europea; y

(ii) Que el control reglamentario efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo y que la autoridad aeronáutica respectiva esté claramente identificada en la designación, y

(iii) La línea aérea sea de propiedad, directamente o por participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por Estados miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de esos Estados.

b) En el caso de una línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos:

(i) Se establezca en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos y tenga licencia de conformidad con la legislación aplicable de los Estados Unidos Mexicanos;

(ii) Los Estados Unidos Mexicanos tenga y mantenga el control reglamentario efectivo de la línea aérea, y

(iii) Sea propiedad y continúe siendo de propiedad, directamente o por participación mayoritaria, de los Estados Unidos Mexicanos y/o nacionales de los Estados Unidos Mexicanos, y esté efectivamente controlada, en todo momento, por los Estados Unidos Mexicanos y/o sus nacionales.

c) La línea aérea designada esté calificada para cumplir las condiciones prescritas en la legislación que se

aplica normalmente a la operación de los servicios aéreos internacionales por la Parte que considere la solicitud o solicitudes.

d) Cuando una línea aérea ha sido designada y autorizada podrá iniciar, en cualquier momento, la explotación de los servicios convenidos, siempre que la línea aérea cumpla con todas las disposiciones aplicables de este Convenio, incluyendo las relativas a las tarifas.

ARTÍCULO 4

DENEGACIÓN, REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN Y LIMITACIÓN DE LOS DERECHOS

1. Cada Parte tendrá el derecho a denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte, de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Convenio, o para someter el ejercicio de esos derechos a las condiciones que estime necesarias, cuando:

a) En caso que una línea aérea designada por la República Portuguesa:

(i) No esté establecida en el territorio de la República Portuguesa en virtud de los Tratados de la UE o que no tenga una Licencia de Operación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea; o

(ii) El control reglamentario efectivo de la línea aérea designada no sea ejercido ni mantenido por el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo, o la autoridad aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación, o

(iii) La línea aérea no sea de propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o no esté controlada efectivamente por los Estados miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de esos Estados.

b) En caso que una línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos:

(i) No esté establecida en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos o no tenga licencia de conformidad con la legislación aplicable de los Estados Unidos Mexicanos; o

(ii) Los Estados Unidos Mexicanos no mantenga un control reglamentario efectivo de la línea aérea, o

(iii) No sea de propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o no esté efectivamente controlada por los Estados Unidos Mexicanos y/o sus nacionales.

c) En caso que la línea aérea designada no cumpla con las condiciones prescritas en la legislación que se aplica normalmente a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte que considere la solicitud o solicitudes; o

d) En caso que dicha línea aérea designada incumpla la legislación de la Parte que otorga la autorización o permiso, o

e) En caso que la línea aérea designada deje de explotar los servicios convenidos de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio.

2. A menos que la negativa, revocación, suspensión, limitación o la imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el numeral 1 del presente Artículo sea

esencial para prevenir nuevas infracciones a la legislación, el derecho a denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones se ejercerá sólo después de consultar con la otra Parte. La consulta se llevará a cabo dentro de un periodo de treinta (30) días a partir de la fecha de la propuesta para sostenerla, salvo acuerdo en contrario.

ARTÍCULO 5

LEYES Y REGLAMENTOS DE ENTRADA Y ADUANAS

1. La legislación y los procedimientos de una Parte en relación con la admisión, estancia o salida, desde su territorio, de aeronaves destinadas al servicio aéreo internacional, o a la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de las Partes en el momento de la entrada, salida o durante su estancia en el territorio de la primera Parte.

2. La legislación y los procedimientos de una Parte en relación con la admisión, estancia o salida de su territorio, de pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y correo transportados a bordo de la aeronave, tales como los relativos a la entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduana y el control sanitario, deberán ser cumplidos por la línea aérea designada de la otra Parte, o por cuenta de dichos pasajeros, tripulación, entidad con derecho de equipaje, carga y correo, a la entrada, a la salida o durante la estancia en el territorio de dicha Parte.

ARTÍCULO 6

DERECHOS ADUANEROS Y OTROS GRAVÁMENES

1. Las aeronaves utilizadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cada Parte, así como su equipo regular, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes, otros materiales técnicos de consumo y suministros para la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de las aeronaves, estarán exentos de derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros derechos o impuestos al entrar en el territorio de la otra Parte, siempre y cuando dichos equipos, suministros y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados o se utilicen en la parte del trayecto realizado sobre ese territorio.

2. También estarán exentos de los mismos derechos, cuotas e impuestos, con excepción de los gravámenes correspondientes a los servicios prestados:

a) Los artículos llevados a bordo de la aeronave en el territorio de una Parte (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco), dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de esa Parte y para el uso a bordo de aeronaves de salida, empleadas en servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte;

b) Las piezas de repuesto (incluyendo motores) y el equipo regular, introducidos en el territorio de una de las Partes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte;

c) Los combustibles, lubricantes y otros suministros técnicos de consumo destinados al abastecimiento de las aeronaves de salida utilizadas en servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, aun cuando dichos suministros vayan a ser utilizados en la parte del trayecto realizado sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

d) Los documentos de la línea aérea designada (como boletos y guías aéreas) así como el material publicitario, distribuidos gratuitamente por dicha línea aérea, que porten la insignia de una de las Partes y sean introducidos al territorio de la otra Parte.

3. Todos los materiales mencionados en el numeral 2 de este Artículo podrán ser mantenidos bajo supervisión o control aduanero.

4. El equipo regular a bordo de la aeronave, repuestos, suministros para la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco), así como el material y suministros de combustibles, aceites y otros suministros de consumibles técnicos mantenidos a bordo de la aeronave de las líneas aéreas designadas de cada Parte, podrán ser desembarcados en el territorio de la otra Parte, sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha Parte. En tal caso, se podrán colocar bajo la supervisión o control de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos, de conformidad con la legislación aduanera de esa Parte.

5. Las exenciones previstas en el presente Artículo también serán aplicables en los casos en que las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes hayan celebrado acuerdos con otra(s) línea(s) aérea(s) para el préstamo o transferencia de los artículos especificados en los numerales 1 y 2 del presente Artículo, en el territorio de la otra Parte, siempre y cuando esa(s) otra(s) línea(s) aérea(s) goce(n) de las mismas exenciones en el territorio de la otra Parte y que las autoridades aduaneras competentes sean notificadas.

6. Nada de lo dispuesto en este Convenio impedirá que la República Portuguesa imponga, sobre una base no discriminatoria, impuestos, derechos, tasas o gravámenes al combustible suministrado en su territorio para ser usado en una aeronave de una línea aérea designada de los Estados Unidos Mexicanos para operar entre un punto en el territorio de la República Portuguesa y otro punto del territorio de la República Portuguesa o en el territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea.

ARTÍCULO 7

CARGOS AL USUARIO

1. Cada Parte podrá imponer o permitir que sean impuestos cargos, justos y razonables, por el uso de aeropuertos, otras instalaciones y servicios aéreos bajo su control.

2. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se impongan a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, cargos superiores a los impuestos a sus propias líneas aéreas que operen en servicios internacionales similares.

3. Dichos cargos serán justos y razonables, y se basarán en principios económicos sólidos.

ARTÍCULO 8

TRÁFICO EN TRÁNSITO DIRECTO

Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen la zona del aeropuerto reservada para tal fin deberán estar sujetos, salvo por las medidas de seguridad contra la amenaza de interferencia ilícita, tales como la violencia, la piratería aérea y las medidas ocasionales para el combate del tráfico ilícito de drogas, a no más de un

control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de todos los derechos aduaneros y otros gravámenes similares.

ARTÍCULO 9

RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias, expedidos o convalidados de conformidad con las normas y procedimientos de una de las Partes, incluyendo, en el caso de la República Portuguesa, las leyes y reglamentos de la Unión Europea, y que aún se encuentren en vigor, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para operar los servicios convenidos, siempre que los requisitos bajo los cuales dichos certificados y licencias fueren expedidos o convalidados, sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención.

2. El numeral 1 también es aplicable a una línea aérea designada por la República Portuguesa, cuyo control reglamentario es ejercido y mantenido por otro Estado miembro de la Unión Europea.

3. Cada Parte se reserva el derecho de negarse a reconocer los certificados de aptitud y licencias para los vuelos sobre su propio territorio, otorgados o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte o por cualquier otro Estado.

ARTÍCULO 10

REPRESENTACIÓN COMERCIAL

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte serán autorizadas para:

a) Establecer, en el territorio de la otra Parte, las oficinas para la promoción del transporte aéreo y la venta de boletos aéreos, así como otras instalaciones necesarias para la prestación del transporte aéreo, de conformidad con la legislación vigente de dicha Parte;

b) Traer y mantener en el territorio de la otra Parte, de conformidad con la legislación relativa a la entrada, estancia y empleo de dicha Parte, el personal administrativo, de ventas, técnico, operativo y otro personal especializado, requerido para la prestación del transporte aéreo, y

c) Actuar directamente y, a discreción de las líneas aéreas, a través de sus agentes, en la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte.

2. Las autoridades competentes de cada Parte adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que la representación de las líneas aéreas designadas por la otra Parte puedan desempeñar sus actividades de manera ordenada.

ARTÍCULO 11

ACTIVIDADES COMERCIALES

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán el derecho de vender el transporte aéreo en el territorio de la otra Parte y cualquier persona podrá comprar libremente dicho transporte, en la moneda de dicha Parte o en monedas de libre conversión de otros países, de conformidad con las leyes y reglamentos internos de esa Parte.

2. En el ejercicio de las actividades comerciales, los principios mencionados en el numeral anterior se aplicarán a las líneas aéreas designadas de ambas Partes.

ARTÍCULO 12

CONVERSIÓN DE MONEDA Y TRANSFERENCIA DE UTILIDADES

1. Cada Parte se obliga a otorgar a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte, el derecho de transferir libremente los ingresos obtenidos por la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte sobre los gastos realizados en su territorio en relación con el transporte de pasajeros, equipaje, correo o carga. Tales transferencias serán realizadas en cualquier moneda de libre convertibilidad a la tasa de cambio vigente en el momento en que dichas utilidades sean presentadas para su conversión y transferencia, de conformidad con la legislación interna aplicable del Estado de la Parte donde dichas transferencias hayan sido realizadas.

2. Para los efectos de este Artículo, la legislación interna aplicable de la República Portuguesa, incluye todas las medidas adoptadas por la Unión Europea.

ARTÍCULO 13

PREVENCIÓN DE LA DOBLE TRIBUTACIÓN

Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación del Convenio entre la República Portuguesa y los Estados Unidos Mexicanos para Evitar la Doble Imposición e Impedir la Evasión Fiscal en Materia de Impuestos sobre la Renta, firmado en la Ciudad de México el 11 de noviembre de 1999.

ARTÍCULO 14

CAPACIDAD

1. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes, que presten los servicios convenidos, se esforzarán por cumplir las necesidades del público transportado en las rutas especificadas y tendrán como objetivo principal la disponibilidad de la capacidad adecuada para atender las necesidades de tráfico actuales y razonablemente previsibles para el futuro, incluyendo las variaciones temporales en el transporte del tráfico embarcado o desembarcado en el territorio de la Parte que ha designado a las líneas aéreas.

2. La frecuencia y la capacidad para prestar el transporte entre sus respectivos territorios deberán ser notificadas a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

3. El transporte del tráfico embarcado en el territorio de la otra Parte y desembarcado en puntos de terceros países en las rutas especificadas, o viceversa, se hará de conformidad con los principios generales en los que la capacidad esté relacionada con:

a) Las necesidades del tráfico embarcado o desembarcado en el territorio de la Parte que haya designado a las líneas aéreas;

b) Las necesidades del tráfico de la zona por donde pasa la línea aérea designada, después de tomar en cuenta los otros servicios de transporte aéreo establecidos por las líneas aéreas de los Estados situados en la zona; y

c) Las necesidades económicas de operación de la línea aérea.

4. La frecuencia y la capacidad para el transporte del tráfico mencionado en el numeral 3 del presente Artículo, estarán sujetas a la aprobación y autorización previas de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

5. En caso que las autoridades aeronáuticas de las Partes no logren un acuerdo sobre la capacidad en virtud del

numeral 4 anterior, el asunto será resuelto de conformidad con el Artículo 20 del presente Convenio.

6. Si las autoridades aeronáuticas de las Partes no logran un acuerdo sobre la capacidad mencionada en el numeral 3 anterior, la capacidad que pueda ser proporcionada por las líneas aéreas designadas de las Partes no será superior a la capacidad total, incluyendo las variaciones estacionales, previamente acordada.

ARTÍCULO 15

APROBACIÓN DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN

1. Los horarios de los servicios convenidos y, en general, las condiciones de su operación serán notificadas por lo menos veinte (20) días antes de la fecha prevista de su aplicación. Cualquier modificación significativa a los horarios o condiciones de su funcionamiento también se notificará a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes, por lo menos ocho (8) días hábiles antes de la operación prevista. En casos especiales, el límite de tiempo podrá ser reducido, previo acuerdo entre las mencionadas autoridades.

2. Por modificaciones menores o, en el caso de los vuelos complementarios, las líneas aéreas designadas de una Parte notificarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, por lo menos dos (2) días hábiles antes de la fecha de operación prevista.

ARTÍCULO 16

SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte podrá solicitar consultas, en cualquier momento, respecto de las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte en cualquier área relacionada con las tripulaciones aéreas, las aeronaves o su operación. Tales consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de la solicitud.

2. Si después de dichas consultas, una de las Partes considera que la otra Parte no mantiene, ni administra efectivamente las normas de seguridad en cualquier área, que por lo menos sean iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con la Convención, la primera Parte notificará a la otra Parte sus hallazgos y las medidas que considere necesarias para cumplir con esas normas mínimas y esa otra Parte adoptará las medidas correctivas apropiadas. El incumplimiento de la otra Parte en adoptar las medidas adecuadas dentro de los quince (15) días siguientes o en un plazo mayor, conforme sea acordado, será motivo para la aplicación del Artículo 4 del presente Convenio.

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, se acuerda que cualquier aeronave operada por las líneas aéreas designadas de una Parte en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte, mientras esté en el territorio de la otra Parte, podrá ser objeto de un examen a bordo y alrededor de la aeronave, por los representantes autorizados de la otra Parte, para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave, su tripulación y el estado aparente de la aeronave y su equipo (denominada “inspección en rampa”), siempre que ello no dé lugar a una demora injustificada.

4. Si alguna inspección en rampa o serie de inspecciones en rampa da lugar a serios indicios de que una aeronave o la operación de la misma no cumplen con las normas

mínimas establecidas en ese momento por la Convención, o que existen indicios de falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con la Convención, la Parte que efectúe la inspección, conforme al Artículo 33 de la Convención, estará en libertad para concluir que los requisitos bajo los cuales fueron expedidos o convalidados dichos certificados o licencias respecto de la aeronave o su tripulación, o que los requisitos bajo los cuales opera la aeronave no son similares o superiores a las mencionadas normas mínimas, establecidas de conformidad con la Convención.

5. En caso que el acceso para llevar a cabo una inspección en rampa de una aeronave operada por una línea aérea designada de una Parte, de conformidad con el numeral 3 anterior, sea denegado por el representante de esa línea aérea designada, la otra Parte estará en libertad para inferir que existen serios indicios como los mencionados en el numeral 4 anterior y llegar a las conclusiones mencionadas en ese numeral.

6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de operación de la línea aérea designada de la otra Parte en caso que la primera Parte concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en rampa, una denegación de acceso para la inspección en rampa, consultas o de otra manera, que la acción inmediata es esencial para la seguridad de las operaciones de las líneas aéreas.

7. Cualquier acción realizada por una Parte, de conformidad con los numerales 2 ó 6 anteriores, se suspenderá una vez que cese el motivo por el cual se adoptó dicha acción.

8. Cuando la República Portuguesa haya designado una línea aérea cuyo control reglamentario sea ejercido o mantenido por otro Estado miembro de la Unión Europea, los derechos de la otra Parte en virtud del presente Artículo se aplicarán por igual, en relación con la adopción, el ejercicio o el mantenimiento de las normas de seguridad por parte de ese otro Estado miembro de la Unión Europea y en la autorización de operación de esa línea aérea.

ARTÍCULO 17

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita son parte integrante de este Convenio. Sin limitar sus derechos y obligaciones generales en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán particularmente conforme a lo dispuesto en:

a) El Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963;

b) El Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970;

c) El Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y su Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la

Aviación Civil Internacional, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988; y

d) El Convenio sobre la Marca de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, hecho en Montreal el 1º de marzo de 1991.

2. Las Partes actuarán en sus relaciones mutuas, por lo menos conforme a las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se designan como Anexos a la Convención, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes, las cuales exigirán que los operadores de aeronaves matriculadas en su Estado o los operadores de aeronaves que tengan su principal centro de negocios o residencia permanente en su territorio o, en el caso de los operadores de aeronaves de la República Portuguesa, que estén establecidos en su territorio bajo los Tratados de la Unión Europea y hayan recibido Licencias de Operación válidas de conformidad con la legislación de la Unión Europea, así como los operadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

3. Las Partes se proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

4. Cada Parte acuerda que dichos operadores de aeronaves deberán observar las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas en el numeral 2 anterior, requeridas por la otra Parte para la entrada al territorio de esa otra Parte y también para la salida o estancia en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos. Para la salida o estancia en el territorio de la República Portuguesa, los operadores de aeronaves deberán observar las disposiciones sobre seguridad de la aviación civil, de conformidad con la legislación de la Unión Europea. Cada Parte garantizará que las medidas adecuadas sean aplicadas efectivamente en su territorio para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, artículos de mano, equipaje, carga y provisiones de la aeronave antes y durante el embarque o el desembarque. Cada Parte considerará favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte relacionadas con medidas razonables y especiales de seguridad para afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos en contra de la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas, con la intención de resolver rápidamente y de forma segura dicho incidente o amenaza del mismo.

6. Si una Parte tiene problemas ocasionales en el contexto del presente Artículo en materia de seguridad de la aviación civil, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte.

ARTÍCULO 18

ESTADÍSTICAS

Las autoridades aeronáuticas de una Parte suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, previa soli-

cidad, las estadísticas que razonablemente sean requeridas para propósitos de información.

ARTÍCULO 19

TARIFAS

1. Las tarifas que serán aplicadas por las líneas aéreas designadas de una Parte, por los servicios contemplados en el presente Convenio, serán establecidas a niveles razonables.

2. Las Partes reconocen que las fuerzas del mercado serán los factores determinantes en el establecimiento de tarifas para el transporte aéreo. Sin perjuicio de la aplicación de la legislación sobre competencia económica y protección a los consumidores en cada Parte, las consultas serán presentadas por cualquiera de las Partes de conformidad con el Artículo 20, para la:

a) Prevención de prácticas discriminatorias injustificadas;

b) Protección de los consumidores de tarifas que sean excesivamente altas o restrictivas, debido al abuso de una posición dominante o debido a las prácticas concertadas entre las líneas aéreas;

c) Protección de las líneas aéreas de tarifas que sean artificialmente bajas, debido al apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto; y

d) Protección de las líneas aéreas de tarifas que sean artificialmente bajas, cuando exista evidencia de un intento para eliminar la competencia.

3. Las tarifas deberán ser presentadas por lo menos quince (15) días antes de la fecha prevista para su introducción. Las autoridades aeronáuticas podrán aprobar o rechazar las tarifas presentadas para viajes sencillos o redondos entre los territorios de las dos Partes y que inicien en sus territorios. En caso de rechazo, se dará aviso del mismo a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte tan pronto como sea posible o por lo menos dentro de los catorce (14) días siguientes posteriores a la fecha de recepción de la solicitud. La falta de respuesta dentro de ese periodo será considerada como la aprobación de la tarifa.

4. Ninguna de las autoridades aeronáuticas adoptará medidas unilaterales para evitar la aplicación de las tarifas propuestas o la continuación de las tarifas vigentes para el transporte entre los territorios de las dos Partes, que inicie en el territorio de la otra Parte.

5. No obstante lo dispuesto en el numeral 4 anterior, cuando las autoridades aeronáuticas de una Parte consideren que una tarifa para el transporte hacia su territorio está comprendida en las categorías descritas en el numeral 2 anterior, deberán notificar el rechazo a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte tan pronto como sea posible o por lo menos dentro de los catorce (14) días siguientes a la fecha en que hayan recibido la solicitud.

6. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán solicitar consultas sobre cualquier tarifa que haya sido objeto de rechazo. Dichas consultas deberán celebrarse a más tardar treinta (30) días después de la fecha de recepción de la solicitud. Si las Partes alcanzan un acuerdo, cada Parte hará sus mejores esfuerzos para poner en práctica ese acuerdo. Si no se alcanza un acuerdo, prevalecerá la resolución de la Parte en cuyo territorio se origine el transporte.

7. Para el transporte entre los territorios de las Partes, las autoridades aeronáuticas permitirán a las líneas aéreas designadas de la otra Parte combinar cualquier tarifa en el mismo par de ciudades, autorizada en ese momento para su aplicación por parte de las líneas aéreas de cualquiera de las Partes.

ARTÍCULO 20

CONSULTAS

1. A fin de asegurar la estrecha cooperación respecto de todos los asuntos relacionados con la interpretación y aplicación de este Convenio, las autoridades aeronáuticas de las Partes sostendrán consultas en el momento que estimen necesario y a petición de cualquiera de las Partes.

2. Dichas consultas iniciarán dentro de un periodo de cuarenta y cinco (45) días, a partir de la fecha en que la otra Parte haya recibido la solicitud por escrito.

ARTÍCULO 21

ENMIENDAS

1. Si cualquiera de las Partes considera necesario modificar cualquier disposición del presente Convenio, podrá solicitar consultas a la otra Parte, en cualquier momento. Dichas consultas iniciarán dentro de un periodo de sesenta (60) días, a partir de la fecha en que la otra Parte haya recibido la solicitud por escrito.

2. Las modificaciones resultantes de las consultas mencionadas en el numeral anterior entrarán en vigor de conformidad con lo establecido en el Artículo 25.

ARTÍCULO 22

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes, en relación con la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes procurarán resolverla, en primera instancia, mediante negociaciones a través de los canales diplomáticos.

2. Si las Partes no logran alcanzar un acuerdo mediante negociaciones, podrán acordar someter la controversia a la decisión de una entidad o la controversia podrá someterse, a petición de cualquiera de las Partes, a la decisión de un tribunal arbitral compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte y el tercero a ser designado por los otros dos árbitros ya designados.

3. Cada una de las Partes designará un árbitro dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la notificación realizada por cualquiera de las Partes a la Otra a través de los canales diplomáticos, solicitando el arbitraje, y el tercer árbitro será nombrado dentro de un periodo de sesenta (60) días.

4. Si una de las Partes no nombra un árbitro dentro del periodo estipulado o el tercer árbitro no es nombrado, el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, a solicitud de cualquiera de las Partes nombrará al árbitro o árbitros, según lo requiera el caso. El tercer árbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como presidente del tribunal arbitral.

5. Las Partes se comprometen a respetar toda decisión adoptada de conformidad con el numeral 2 del presente Artículo.

6. En la medida que cualquiera de las Partes o las líneas aéreas designadas de una Parte no cumplan con la resolución dictada conforme al numeral 2 del presente Artículo, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que se haya otorgado a la Parte en incumplimiento, de conformidad con el presente Convenio.

7. Cada Parte pagará los gastos del árbitro que haya designado. Los demás gastos del tribunal arbitral serán compartidos por igual entre las Partes.

ARTÍCULO 23

VIGENCIA Y TERMINACIÓN

1. El presente Convenio permanecerá en vigor por un periodo de tiempo indefinido.

2. Cada Parte podrá notificar por escrito a la otra Parte, en cualquier momento, su decisión de dar por terminado este Convenio.

3. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional y surtirá efectos doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación realizada por la otra Parte.

4. En caso que no se acuse recibo a la otra Parte de la notificación antes mencionada, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de la fecha de recepción por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 24

REGISTRO

Este Convenio y cualquier enmienda al mismo se registrarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 25

ENTRADA EN VIGOR

1. El presente Convenio entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de recepción de la última notificación por escrito, a través de los canales diplomáticos, con la que las Partes se hayan notificado el cumplimiento de todos sus procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor de este Convenio.

2. A partir de la fecha de entrada en vigor de este Convenio, se dará por terminado el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Civil entre la República Portuguesa y los Estados Unidos Mexicanos, firmado en Lisboa el 22 de octubre de 1948.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos, han firmado este Convenio. Hecho en la Ciudad de México el dieciséis de octubre de dos mil trece, en dos ejemplares originales, en los idiomas portugués, español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia de interpretación, la versión en inglés prevalecerá.

POR LA REPÚBLICA PORTUGUESA:

Rui Chancerelle de Machete, Ministro de Estado y Negocios Extranjeros.

POR LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS:

Gerardo Ruiz Esparza, Secretario de Comunicaciones y Transportes.

ANEXO

Cuadro de Rutas**Sección 1**

Rutas que serán operadas en ambas direcciones por las líneas aéreas designadas de la República Portuguesa:

Puntos en Portugal	Puntos Intermedios	Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Puntos más Allá
Cualesquier puntos.	Cualesquier puntos intermedios.	Cualesquier puntos.	Cualesquier puntos más allá.

Sección 2

Rutas que serán operadas en ambas direcciones por las líneas aéreas designadas de los Estados Unidos Mexicanos:

Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Puntos Intermedios	Puntos en Portugal	Puntos más Allá
Cualesquier puntos.	Cualesquier puntos intermedios.	Cualesquier puntos.	Cualesquier puntos más allá.

Notas

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán, en cualquiera o en todos los vuelos, hacer escala u omitir alguno de los puntos intermedios y/o más allá antes mencionados, siempre que los servicios convenidos en las rutas inicien o terminen en el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea.

2. Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes podrá seleccionar libremente cualquiera de los puntos intermedios y/o más allá y podrá cambiarlos en la temporada siguiente, con la condición de que no se ejerzan derechos de tráfico entre esos puntos y el territorio de la otra Parte.

3. El ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad en los puntos intermedios especificados y/o más allá, estará sujeto al acuerdo y autorización previos entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

AGREEMENT ON AIR TRANSPORT BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC AND THE UNITED MEXICAN STATES

The Portuguese Republic and the United Mexican States hereinafter referred to as “the Parties”;

BEING Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th of December 1944;

DESIRING to organize, in a safe and orderly manner, international air services and to promote in the greatest possible measure international cooperation in respect of such services;

DESIRING to establish an Agreement to foster the development of scheduled air services between their territories; and

TAKING INTO CONSIDERATION the Agreement on Certain Aspects of Air Services between the United Mexican States and the European Union, done at Brussels on the 15th of December 2010;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1**DEFINITIONS**

For the purpose of the present Agreement:

a) The term “Convention” shall mean the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944, including any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Parties;

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

c) The term “Aeronautical Authorities” shall mean, in the case of the Portuguese Republic, the National Institute of Civil Aviation, and in the case of the United Mexican States, the Secretariat of Communications and Transports through the Directorate General of Civil Aviation or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;

d) The term “Designated Airline” shall mean any airline, which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement;

e) The term “Territory” shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

f) The terms “Air Service”, “International Air Service”, “Airline” and “Stop for non-traffic purposes” shall have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention;

g) The term “Tariff” shall mean the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail; and

h) The term “Annex” shall mean the Route Schedule attached to the present Agreement and any Clauses or Notes appearing in such Annex. The Annex to this Agreement is considered an integral part thereof.

ARTICLE 2**OPERATING RIGHTS**

1. Each Party grants to the other Party the following rights in respect of international air services conducted by the designated airlines of the other Party:

a) The right to fly across its territory without landing, and

b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Party grants to the other Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of the operation of scheduled international air services by the other Party’s designated airlines on the routes specified in the appropriate Section of the Annex. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Party shall enjoy in addition to the rights

specified in paragraph 1 of this Article and subject to the provisions of this Agreement, the right to make stops in the territory of the other Party at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and disembarking passengers, baggage, cargo and mail.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Party the right of embarking, in the territory of the other Party, traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Party.

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. This provision shall be applied without discrimination between the designated airlines of the Parties.

ARTICLE 3

DESIGNATION AND OPERATING AUTHORIZATION OF AIRLINES

1. Each Party shall have the right to designate up to two airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations. Those designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Party through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, and of applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedure delay, 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 Licence in accordance with the law of the European Union; and

(ii) Effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union 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 European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.

b) In the case of an airline designated by the United Mexican States:

(i) It is established in the territory of the United Mexican States and is licensed in accordance with the applicable law of the United Mexican States;

(ii) The United Mexican States have and maintain effective regulatory control of the airline, and

(iii) It is owned and shall continue to be owned directly or through majority ownership by the United Mexican States and/or nationals of the United Mexican States and

shall at all times be effectively controlled by the United Mexican States and/or its nationals.

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.

d) When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement, including those relating to tariffs.

ARTICLE 4

REFUSAL, REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF RIGHTS

1. Each Party shall have the right to refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party of the rights specified in Article 2 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 Licence in accordance with the European Union law; or

(ii) Effective regulatory control of the designated airline is not exercised or not maintained by the European Union 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 European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.

b) In the case of an airline designated by the United Mexican States:

(i) It is not established in the territory of the United Mexican States or is not licensed in accordance with the applicable law of the United Mexican States; or

(ii) The United Mexican States are not maintaining effective regulatory control of the airline, or

(iii) It is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by the United Mexican States and/or its nationals.

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 authorisation or permission, or

e) In the case the designated airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate refusal, revocation, suspension, limitation or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further

infringements of the legislation, the right to refuse, revoke, suspend, limit or impose conditions shall be exercised only after consultation with the other Party. The consultation shall take place within a period of thirty (30) days from the date of the proposal to hold it unless otherwise agreed.

ARTICLE 5

ENTRY AND CLEARANCE LAWS AND REGULATIONS

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, stay in, or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail transported on board the aircraft, such as those relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and sanitary control, shall be complied with by the designated 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.

ARTICLE 6

CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Aircraft operating on international air services by the designated airlines 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 custom duties, inspection fees and other duties or taxes 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 service performed:

a) Aircraft stores (including food, beverages and tobacco) taken on board in the territory of a Party, within limits fixed by the competent authorities of that Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air services by the designated airlines of the other Party;

b) Spare parts (including engines) and regular equipment introduced into the territory of either Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Party;

c) Fuels, lubricants and other consumable technical supplies intended to 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 on board.

d) Airline documentation (such as airline tickets and airways bills) as well as publicity material distributed without charge by that designated airline, which bears insignia of a designated airline of one Party introduced in the territory of the other Party.

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, spare parts, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) as well as the material and supplies of fuels, lubricants and other consumable technical supplies retained on board the aircraft of the designated airlines 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 case, they may be placed under the supervision or control of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs legislation in force of that Party.

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 in the territory of the other Party and that the customs authorities concerned are notified.

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 United Mexican States 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 7

USER CHARGES

1. Each Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports, other facilities and air services under its control.

2. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party charges higher than those imposed on its own airlines engaged in similar international air services.

3. Such charges shall be just and reasonable and shall be based on sound economic principles.

ARTICLE 8

TRAFFIC IN DIRECT TRANSIT

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either 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 subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from all customs duties, charges and other similar taxes.

ARTICLE 9

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or rendered valid, in accordance with the rules and procedures of one of the Parties, including, in the case of the Portuguese Republic, European Union laws and regulations, and still in force shall be recognised as valid by the other Party for the purpose of

operating the agreed services, provided always that the requirements under which such certificates and licences were issued, or rendered valid, 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 reserves the right, however, to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted or validated to its own nationals by the other Party or by any other State.

ARTICLE 10

COMMERCIAL REPRESENTATION

1. The designated airlines of each Party shall be allowed:

a) To establish in the territory of the other Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as, in accordance with the legislation in force of such Party, other facilities required for the provision of air transportation;

b) To bring in and maintain in the territory of the other Party – in accordance with the legislation of such other Party relating to entry, residence and employment – managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation, and

c) In the territory of the other Party to engage directly and, at the designated airlines discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The competent authorities of each Party shall take all necessary steps to ensure that the representation of the airlines designated by the other Party may exercise their activities in an orderly manner.

ARTICLE 11

COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The designated airlines of each Party shall have the right to sell, in the territory of the other Party, air transportation and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that Party or in freely convertible currencies of other countries in accordance with the domestic laws and regulations of that Party.

2. In the exercise of the commercial activities, the principles mentioned in the previous number shall be applied to the designated airlines of both Parties.

ARTICLE 12

CONVERSION AND TRANSFER OF REVENUES

1. Either Party undertakes to grant the designated airline(s) of the other Party the right of free transfer, of revenues over expenditure achieved in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline(s) of the other Party. Such transfers shall be effected in any freely convertible currency at the rate of exchange in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance and in accordance with the domestic law applicable of the State of the Party from which territory the transfer is made.

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

ARTICLE 13

AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION

Nothing in this Agreement shall prevent the application of the Convention between the Portuguese Republic and the United Mexican States for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with Respect to Taxes on Income, signed in Mexico City on the 11th of November 1999.

ARTICLE 14

CAPACITY

1. The agreed services provided by the designated airlines of both Parties shall strive to meet the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated traffic requirements, including seasonal variations for the carriage of traffic embarked or disembarked in the territory of the Party which has designated the airlines.

2. The frequency and capacity to be provided for the carriage between their respective territories shall be notified to the aeronautical authorities of both Parties.

3. Provision for the carriage of traffic embarked in the territory of the other Party and disembarked at points in third countries on the specified routes or vice versa shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) The requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the Party, which has designated the airlines;

b) The requirements of traffic of the area through which the designated airline passes, after taking account of the other air transport services established by airlines of the States situated in the area; and

c) The requirements of economical through airline operation.

4. The frequency and the capacity for the carriage of traffic referred to in paragraph 3 above shall be subject to the previous approval and authorisation of the aeronautical authorities of both Parties.

5. In the event that the aeronautical authorities of the Parties do not fall in agreement upon the capacity submitted to them under paragraph 4 above, the matter shall be dealt with in accordance with Article 20 of this Agreement.

6. If the aeronautical authorities of the Parties fail to agree on the capacity to be provided under paragraph 3 above, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Parties shall not exceed the total capacity, including seasonal variations, previously agreed to be provided.

ARTICLE 15

APPROVAL OF CONDITIONS OF OPERATION

1. The timetables of the agreed services and in general the conditions of their operation shall be notified at least twenty (20) days before the intended date of their implementation. Any significant modification to such timetables or conditions of their operation shall also be notified, to the aeronautical authorities of both Parties, at least eight (8) working days before their intended operation. In special

cases, the above set time limit may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

2. For minor modifications or in case of supplementary flights, the designated airlines of one Party shall notify the aeronautical authorities of the other Party, at least two (2) working days before their intended operation.

ARTICLE 16

SAFETY

1. Each Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, 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 such 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 grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the designated airlines 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 (called “ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to 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 serious concerns that there is a 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 certificate or licences 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 above 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 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Party immediately in the event 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 the safety of the airlines' operation.

7. Any action by one Party in accordance with paragraphs 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 authorisation of that airline.

ARTICLE 17

SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties 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 the 14th of September 1963;

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

c) The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on the 23rd of September 1971, and its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on the 24th of February 1988; and

d) The Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on the 1st of March 1991.

2. The Parties shall, in their mutual relations, act as a minimum, in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the 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 territory 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 Licences in accordance with the European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

3. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts 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. Each Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 2 above required by the other Party for entry into the territory of that other Party and also for departure from, or while within, the territory of the United Mexican States. 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 inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to

any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. 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.

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

ARTICLE 18

STATISTICS

The aeronautical authorities of one Party shall supply the aeronautical authorities of the other Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes.

ARTICLE 19

TARIFFS

1. The tariffs to be applied by the designated airlines of a Party for services covered by the present Agreement shall be established at reasonable levels.

2. The Parties acknowledge that market forces shall be the primary consideration in the establishment of tariffs for air transportation. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Party, consultations may be initiated by either Party in accordance with Article 20 for the:

- a) Prevention of unreasonably discriminatory practices;
- b) Protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive because of the abuse of a dominant position or due to concerted practices among air carriers;
- c) Protection of airlines from tariffs to the extent that they are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support; and
- d) Protection of airlines from tariffs that are artificially low, where evidence exists as to an intent of eliminating competition.

3. The tariffs shall be filed at least fifteen (15) days before the proposed date of their introduction. The aeronautical authorities may approve or reject tariffs filed for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Parties which commences in their own territory. In case of rejection they shall give notice of rejection to the aeronautical authorities of the other Party as soon as possible or at least within fourteen (14) days of the filing being received. The lack of reaction within this period shall be deemed as the approval of the tariff.

4. Neither of the aeronautical authorities shall take unilateral action to prevent the inauguration of proposed tariffs or the continuation of effective tariffs for carriage between the territories of the two Parties commencing in the territory of the other Party.

5. Notwithstanding paragraph 4 above, where the aeronautical authorities of either Party believe that a tariff for the carriage to its territory falls within the categories described in paragraph 2 above, they shall give notice of rejection to the aeronautical authorities of the other Party

as soon as possible or at least within fourteen (14) days of the date of filing being received by them.

6. The aeronautical authorities of each Party may request consultations regarding any tariff which was subject of rejection. Such consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. If the Parties reach agreement, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached, the decision of the Party in whose territory the carriage originates shall prevail.

7. For carriage between the territories of the Parties, the aeronautical authorities shall permit the designated airlines of the other Party to match any tariff on the same city pair currently authorised for application by airlines of either Party.

ARTICLE 20

CONSULTATIONS

1. In order to ensure close cooperation concerning all the issues related to the interpretation and application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Parties shall consult each other whenever it becomes necessary, on request of either Party.

2. Such consultations shall begin within a period of forty five (45) days from the date the other Party has received the written request.

ARTICLE 21

AMENDMENTS

1. If either Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may at any time request consultations to the other Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party has received the written request.

2. The amendments resulting from the consultations referred to in the previous number shall enter into force according to what is established in Article 25.

ARTICLE 22

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation through diplomatic channels.

2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some entity, or the dispute may at the request of either Party be submitted for decision to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two thus nominated.

3. Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

4. If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

5. The Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

6. If and so long as either Party or the designated airlines of either Party fail to comply with the decision given under paragraph 2 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.

7. Each Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Parties.

ARTICLE 23

DURATION AND TERMINATION

1. This Agreement shall remain in force for an indefinite period of time.

2. Each Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement.

3. Such notice shall be simultaneously communicated 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 above mentioned 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 24

REGISTRATION

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

ARTICLE 25

ENTRY INTO FORCE

1. This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the receipt of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Parties have notified each other that all necessary internal procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

2. Upon the entry into force of this Agreement, the Agreement on Civil Air Transport between the United Mexican States and the Portuguese Republic, signed at Lisbon, on the 22nd of October 1948, shall be terminated.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Mexico City on this sixteenth day of October of two thousand and thirteen, in two originals, in the Portuguese, Spanish and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English version shall prevail.

FOR THE PORTUGUESE REPUBLIC:

Rui Chancelerelle de Machete, Minister of State and Foreign Affairs.

FOR THE UNITED MEXICAN STATES:

Gerardo Ruiz Esparza, Secretary of Communications and Transports.

ANNEX

Route Schedule

Section 1

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the Portuguese Republic:

Points in Portugal	Intermediate Points	Points in the United Mexican States	Beyond Points
Any points . . .	Any intermediate points.	Any points . . .	Any beyond points.

Section 2

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the United Mexican States:

Points in the United Mexican States	Intermediate Points	Points in Portugal	Beyond Points
Any points . . .	Any intermediate points.	Any points . . .	Any beyond points.

Notes

1. The designated airlines of each Party may on any or all flights omit calling at any of the, intermediate and/or beyond points mentioned above, provided that the agreed services on the routes begin or end in the territory of the Party which has designated the airline.

2. The designated airlines of each Party may select any intermediate and/or beyond points at its own choice and may change its selection in the next season on condition that no traffic rights are exercised between those points and the territory of the other Party.

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

MINISTÉRIOS DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E ENERGIA E DA SOLIDARIEDADE, EMPREGO E SEGURANÇA SOCIAL

Portaria n.º 156/2014

de 12 de agosto

O Decreto-Lei n.º 141/88, de 22 de abril, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 172/90, de 30 de maio, 342/90, de 30 de outubro, 288/93, de 29 de agosto, e 116/2008, de 4 de julho, estabelece o regime de alienação dos fogos de habitação social e dos terrenos que são propriedade do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, I. P. (IHRU, I. P.) que sucedeu ao extinto Instituto de Gestão e Alienação do Património Habitacional do Estado, e do Instituto de Gestão Financeira da Segurança Social, I. P. (IGFSS, I. P.).

Resulta da alínea c) do n.º 2 do artigo 5.º, do Decreto-Lei n.º 141/88, de 22 de abril, que o preço da habitação, por metro quadrado de área útil e por zonas do País, para cálculo do valor atualizado do fogo, é anualmente fixado por portaria do Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, ouvido o Ministro da Solidariedade, Emprego e Segurança Social.