



**ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS
ENTRE
O GOVERNO DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE
E
O GOVERNO DA MALÁSIA**

**Artigo 1.º
Definições**

Para efeitos do presente Acordo, excepto se as circunstâncias o exigirem de outro modo:

- a) A expressão “transporte aéreo” significa o transporte remunerado ou contratado para o transporte aberto ao público, em aeronave, de passageiros, bagagem, carga e correio, de forma separada ou de forma combinada;
- b) A expressão “autoridades aeronáuticas” significa, no caso do Governo da Malásia, o Ministro dos Transportes da Malásia e, no caso do Governo de Timor-Leste, o Ministro dos Transportes e Comunicações ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas respetivas autoridades ou funções semelhantes;
- c) A expressão “Acordo” significa este acordo, o seu anexo e todas as adendas ao mesmo;
- d) A expressão “capacidade” significa a(s) quantidade(s) de serviços fornecidos ao abrigo deste Acordo, habitualmente medido em número de voos (frequências) ou lugares, ou toneladas de carga oferecidas num mercado (par de cidades, ou país a país) ou, em alternativa, numa rota durante um período específico, como seja diário, semanal, sazonalmente ou anualmente;
- e) A expressão “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago a 7 de dezembro de 1944, incluindo qualquer anexo adoptado 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, desde que esses anexos e emendas tenham sido adoptados por ambas as Partes;
- f) A expressão “empresa designada” significa qualquer empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do artigo 3.º deste Acordo;

- g) A expressão “transporte aéreo doméstico” significa o transporte aéreo no qual passageiros, bagagem, carga e correio, embarcados no território de um Estado e destinado a outro ponto do mesmo Estado;
- h) A expressão “ICAO” significa a Organização da Aviação Civil Internacional;
- i) A expressão “transporte aéreo intermodal” significa o transporte público remunerado por aeronave e por um ou mais modos de transporte de passageiros, bagagem, carga e correio, por via terrestre, de forma separada ou em combinação;
- j) A expressão “transporte aéreo internacional” significa o transporte aéreo no qual passageiros, bagagem, carga e correio, embarcados no território de um Estado e destinado a outro Estado;
- k) A expressão “Parte” significa um Estado que formalmente se obriga pelo presente Acordo;
- l) A expressão “preço” ou “tarifa” significa qualquer preço, encargo ou taxa de transporte de passageiros, bagagem e ou carga (excluindo o correio) no âmbito do transporte aéreo (incluindo qualquer outro modo de transporte em conexão com este), cobrado pelas transportadoras aéreas, incluindo os respetivos agentes, e as condições que regem a aplicação desse preço, encargo ou taxa;
- m) A expressão “Território” tem o significado, em relação a um estado, das terras e respetivas águas territoriais adjacentes assim como o espaço aéreo sobre estas, que se encontram sob soberania do respetivo estado;
- n) A expressão “taxas de utilizador” significa a taxa aplicada a empresas de transporte aéreo pela autoridade competente, ou autorizada por esta, destinada a suportar a manutenção da propriedade aeroportuária, serviços aeroportuários, serviços de navegação aérea ou instalações e serviços de segurança aeronáutica, incluindo todos os serviços auxiliares, quando destinados a aeronaves, as suas tripulações, passageiros e carga; e
- o) As expressões “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa de transporte aéreo” e “escala para fins não comerciais” têm os significados que lhes são atribuídos no artigo 96.º da Convenção;

Artigo 2.º

Concessão de direitos de tráfego

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos indicados no presente Acordo com a finalidade da operação de serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Anexo.
2. Nos termos do presente Acordo, as empresas designadas por uma parte têm os seguintes direitos:

- a) o direito de sobrevoar o território da outra Parte sem aterrar;
 - b) o direito de fazer escalas no território da outra Parte para fins não comerciais;
 - c) o direito para realizar paragens nos pontos designados nas rotas especificadas na seção apropriada do Anexo para efeitos de tomar a bordo e desembarcar passageiros, bagagem, carga e correio de forma separada ou combinada; e
 - d) os restantes direitos acordados entre as Partes.
3. As empresas de cada Parte Contratante, além daquelas designadas nos termos do Artigo 3.º (Designação e Autorização) deste Acordo, podem igualmente usufruir dos direitos concedidos ao abrigo das alíneas a) e b) do número 2 deste Artigo;

Artigo 3.º **Designação e Autorização**

- 1. Cada Parte tem o direito de designar por escrito um número múltiplo de empresas para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no anexo e retirar ou alterar tais designações.
- 2. Aquando da recepção dessa designação e dos pedidos apresentados por uma empresa designada, no formato estabelecido para as autorizações operacionais e permissões técnicas, a outra Parte deverá aprovar, no prazo procedimental mínimo, a designação, desde que:
 - a) se encontre satisfeita com:
 - i) no caso de uma empresa designada pela Malásia, esta seja maioritariamente detida e efetivamente controlada por nacionais da Malásia;
 - ii) no caso de uma empresa designada por Timor-Leste, a empresa designada é constituída e tem o seu estabelecimento principal no território de Timor-Leste;
 - b) a Parte contratante que designa essa empresa cumpra com o Artigo 8.º (Segurança Operacional Aérea) e o Artigo 9.º (Segurança da Aviação Civil) deste Acordo;
 - c) a empresa se encontre habilitada para satisfazer as condições fixadas pelas leis e pelos regulamentos normalmente e razoavelmente aplicados à exploração de serviços aéreos internacionais peça Parte que recebe a designação.

3. Aquando da recepção da autorização de operação prevista no segundo parágrafo, uma empresa designada pode, a qualquer altura, começar a operar os serviços para os quais foi designada, desde que a empresa cumpra com os requisitos previstos neste Acordo.

Artigo 4.º

Suspensão, Revogação e Limitação de Autorizações

1. Cada uma das autoridades aeronáuticas das partes tem o direito de suspender, as autorizações de exploração ou permissões técnicas atribuídas a uma empresa designada pela outra Parte Contratante nos termos do Artigo 3.º (Designação e Autorização) do presente Acordo, atribuídas a uma empresa designada pela outra Parte Contratante, ou revogar, suspender ou limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas atribuídas a uma empresa designada pela outra Parte Contratante, de forma permanente ou temporária:
 - a) no caso de não ficar conformado com:
 - i) no caso de uma empresa designada pela Malásia, esta seja maioritariamente detida e efetivamente controlada por nacionais da Malásia;
 - ii) no caso de uma empresa designada por Timor-Leste, a empresa designada é constituída e tem o seu estabelecimento principal no território de Timor-Leste;
 - b) no caso de incumprimento pela Parte que designa a empresa, do disposto no Artigo 8.º (Segurança Operacional Aérea) e no Artigo 9.º (Segurança da Aviação Civil); e
 - c) no caso de a empresa designada não estar qualificada para cumprir outras condições prescritas nas leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.
2. A menos que acção imediata seja fundamental para evitar o incumprimento de leis e regulamentos referidos neste artigo, ou se razões de segurança ou segurança operacional exigem acção imediata de acordo com o Artigo 8.º (Segurança Operacional Aérea) e Artigo 9.º (Segurança da Aviação Civil) deste Acordo, os direitos previstos no número 1 do presente Artigo apenas deverá ser exercido após consulta com a outra Parte nos termos do Artigo 28.º (Consultas) deste Acordo.

Artigo 5.º

Leis e regulamentos relativos à entrada e saída

1. As leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída do seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou a

operação e navegação de tais aeronaves no seu território, aplicam-se às aeronaves da empresa designada pela outra Parte.

2. As leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave, tais como as formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controle sanitário, deverão ser cumpridos por ou em nome desses passageiros, tripulações ou carga das empresas da outra Parte à entrada, saída ou durante a permanência no território da primeira Parte.
3. Nenhuma das Partes deverá dar preferência à sua própria empresa ou a qualquer outra empresa em detrimento da empresa designada da outra Parte utilizada em serviços de transporte aéreo internacional semelhantes, no que se refere à aplicação das suas leis e dos seus regulamentos referidos no presente artigo.

Artigo 6.º **Tráfego em trânsito direto**

O tráfego em trânsito direto sobre o território de qualquer uma das Partes e sem sair da área do aeroporto reservada para esse fim deverá ser sujeito apenas a um controlo simplificado no que diz respeito a medidas de segurança contra actos de violência, ameaças de interferência ilícita, e combate ao tráfico ilícito de drogas e entrada ilegais de pessoas. Em circunstâncias especiais, este controlo pode ser sujeito a aprovação por outras agências governamentais.

Artigo 7.º **Reconhecimento de certificados**

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças emitidos ou validados, devem ser equivalentes ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos nos termos da Convenção.
2. Se os termos ou condições das licenças ou certificados referidos no parágrafo anterior deste artigo, emitidos pela Autoridade de uma Parte, a qualquer pessoa, empresa designada ou respeitante a aeronave utilizada na realização dos serviços acordados, permitirem um desvio dos padrões mínimos estabelecidos na Convenção, e se o desvio em causa tiver sido comunicado à ICAO, a outra Parte pode requerer consultas entre as Autoridades com vista a clarificar a prática.
3. No que respeita a voos sobre o seu próprio território, cada Parte reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer os certificados de competência e as licenças concedidos ou validados aos seus nacionais pela outra Parte, ou por qualquer outro Estado.

Artigo 8.º

Segurança Operacional Aérea

1. Cada Parte pode, em qualquer momento, solicitar consultas sobre os padrões de segurança adotados, pela outra Parte, em qualquer área relacionadas com infraestruturas aeronáuticas, tripulação, a aeronave ou as condições da sua exploração. Tais consultas deverão realizar-se no prazo de trinta (30) dias a contar desse pedido.
2. Se, em consequência dessas consultas, uma Parte concluir que a outra Parte não mantém, nem aplica efetivamente, em nenhuma dessas áreas, padrões de segurança que sejam, pelo menos, iguais aos padrões mínimos então estabelecidos de acordo com a Convenção (DOC 7300), a primeira Parte deverá notificar a outra Parte dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação a esses padrões mínimos, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas corretivas num período de tempo acordado entre as Partes.
3. Nos termos do Artigo 16.º da Convenção, é acordado que qualquer aeronave operada por, ou em nome de, uma empresa designada por uma parte que esteja a realizar serviços de transporte aéreo no território da outra Parte, pode ser objeto de revista pelas autoridades da outra Parte, desde que tal revista não cause um atraso injustificável na operação da aeronave. Sem prejuízo das obrigações referidas no Artigo 33 da Convenção, fica acordado que o objetivo desta busca é a verificação da validade dos documentos e da sua tripulação, assim como o estado aparente da aeronave e do seu equipamento se encontram em conformidade com os Padrões estabelecidos ao abrigo da Convenção.
4. Quando uma ação urgente é necessária para garantir a segurança operacional, cada Parte reserva-se o direito de alterar, ou suspender, imediatamente uma alteração da empresa, ou empresas, da outra Parte.
5. Qualquer ação empreendida por uma Parte de acordo com alínea 4 *supra* deverá ser interrompida quando deixa de existir o fundamento para essa ação.
6. Nas situações previstas no segundo parágrafo do presente artigo, as Partes devem notificar a ICAO do não cumprimento das regras pela outra Parte. A ICAO deve igualmente ser notificada quando a situação se encontrar resolvida.

Artigo 9.º

Segurança da Aviação Civil

1. Em conformidade com os seus direitos e obrigações decorrentes do Direito Internacional, as Partes reafirmam 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 na Convenção Relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, a Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de Dezembro de 1970, a 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 assim como qualquer outra convenção ou protocolo relacionado com a segurança operacional da aviação civil do qual as Partes sejam contrantes.

2. As Partes deverão, a pedido, prestar-se mutuamente toda a assistência necessária com vista a impedir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, respetivos passageiros e tripulações de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.
3. As Partes deverão agir nas suas relações mútuas em conformidade, no mínimo, com as disposições relativas à segurança da aviação estabelecidas pela ICAO e os anexos à Convenção na medida em que essas disposições em matéria de segurança se apliquem às Partes; estas deverão exigir que os operadores de aeronaves que nele tenham o estabelecimento principal ou a sua residência permanente no seu território, e os operadores de aeroportos no seu território, ajam em conformidade com as referidas disposições relativas à segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de desvios entre as suas regras e práticas nacionais e os padrões de segurança previstos nos Anexos. Cada Parte pode requerer consultas imediatas com a outra Parte a qualquer momento para a discussão dos referidos desvios.
4. Cada Parte concorda que se exija a esses operadores de aeronaves que cumpram as disposições relativas à segurança da aviação, referidas no parágrafo n.º 3 *supra* assim como com as leis e regulamentos em vigor no território da outra Parte para a entrada no seu território, bem como para a saída ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte deverá assegurar no seu território a aplicação efetiva de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes ou durante o embarque ou carregamento. Cada Parte deverá também considerar favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de adequadas medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça concreta.
5. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civil ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes ajudar-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e adotando outras medidas apropriadas, tendentes a pôr termo, de forma rápida e segura, a esse incidente ou ameaça de incidente.

6. Ambas as Partes têm o direito de, através da sua autoridade aeronáutica e no prazo de sessenta dias após notificação (ou prazo mais curto quando assim acordado entre autoridades aeronáuticas), realizar uma auditoria aos operadores de aeronaves a respeito dos voos realizados a partir de, ou para, o território dessa Parte, às condições de segurança da aviação aplicadas ou planeadas pela outra Parte no respetivo território. Os procedimentos administrativos para a realização dessa auditoria são acordados entre as respetivas autoridades aeronáuticas e implementadas sem demora de forma a garantir a realização das auditorias de forma expedita.
7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para crer que a outra Parte se afastou das disposições do presente artigo, a primeira Parte pode solicitar consultas. Essas consultas terão início no prazo de quinze dias (15) após a receção de tal solicitação de qualquer uma das Partes. A não obtenção de um acordo satisfatório no prazo de (15) dias a partir do início das consultas constituirá motivo para recusar, revogar, suspender ou impor condições às autorizações das empresas designadas pela outra Parte. A primeira Parte pode, em qualquer momento, agir interinamente em casos justificados por uma emergência ou para impedir mais casos de incumprimento do disposto no presente Artigo.

Artigo 10.º **Segurança de Documentação**

1. As partes acordam a adopção de medidas para garantir a segurança de passaportes e outros documentos de viagem.
2. Para o efeito, cada Parte acorda o estabelecimento de controlos referentes à criação, emissão, verificação e uso de passaportes, outros documentos de viagem e documentos de identificação emitidos por, ou em nome, dessa Parte.
3. As Partes acordam igualmente em estabelecer e melhorar os procedimentos necessários de forma a garantir a qualidade dos documentos de viagem e de identificação por si emitidos para que não sejam facilmente adulterados, replicados ou reemitidos.
4. Para o efeito do parágrafo 3. *Supra*, as Partes emitem os seus passaportes e outros documentos de viagem de acordo com o ICAO DOC 9303, *“Documentos de Viagem legíveis de forma automatizada: Part 1 B Passaportes legíveis de forma automatizada Part 2 B Vistos legíveis de forma automatizada, e/ou Part 3 B Tamanho 1 e Tamanho 2, Documentos oficiais de viagem legíveis de forma automatizada.”*
5. As Partes mais acordam a troca de informação operacional referente a documentos falsificados e adulterados, assim como cooperar com a outra Parte no combate à fraude documental, incluindo o combate à falsificação e adulteração de documentos de viagem, a utilização de documentos válidos por impostores, a errónea utilização de documentos de viagem pelos seus legítimos detentores na realização de ofensas, o uso de documentos

revogados ou sem validade e o uso de documentos de viagem obtidos de forma fraudulenta.

Artigo 11.º

Passageiros e Deportados Inadmissíveis e não Documentados

1. As Partes acordam o estabelecimento de postos de fronteiras eficazes.
2. Para o efeito, as Partes acordam implementar os padrões e práticas recomendadas do Anexo 9 (Facilitação) da Convenção de Chicago referente a passageiros e requerentes de asilo considerados inadmissíveis ou sem documentação de forma a melhorar a cooperação no combate à imigração ilegal.
3. As Partes acordam que quando atuarem de acordo com os parágrafos do capítulo 3 do Anexo 9, emitir ou aceitar, consoante o caso, a carta relativa a “documentos de viagem falsificados ou fraudulentos ou documentos de viagem genuínos apresentados por impostores” padronizada no Anexo 9 b) ao Anexo 9 (11.ª edição) da Convenção.

Artigo 12.º

Taxas de Utilização

1. Nenhuma das Partes deverá impor ou permitir que sejam impostas às empresas designadas pela outra Parte taxas mais elevadas que aquelas que são impostas às suas próprias empresas que explorem serviços aéreos internacionais semelhantes.
2. Cada Parte encoraja consultas sobre taxas de utilização entre a sua entidade competente para a fixação destas e as empresas de transporte aéreo que utilizam os serviços aos quais as taxas em questão são aplicadas. Tais consultas devem, quando praticável, ser realizadas através de organizações representativas de empresas de transporte aéreo. Antes de serem realizadas alterações às taxas de utilização deve ser dado conhecimento com antecedência suficiente para que os utilizadores possam expressar a sua opinião antes da alteração ser realizada. Cada Parte deve incentivar as entidades competentes no seu próprio território a trocar a informação em causa com os utilizadores.
3. Cada Parte encoraja consultas entre as autoridades ou pessoas competentes em matéria de cobrança no seu território e as empresas que utilizam os serviços e instalações, e encoraja as autoridades ou pessoas competentes e as empresas a trocarem as informações que possam ser necessárias para permitir uma análise precisa da razoabilidade das tarifas de acordo com os princípios do parágrafo 1 e cada Parte encoraja as autoridades competentes de cobrança a fornecer aos usuários um aviso razoável de qualquer proposta de alterações nas tarifas do utilizadores, para permitir que os usuários expressem suas opiniões antes que as alterações sejam feitas.

4. As Partes apenas podem iniciar procedimentos para resolução de diferendos nos termos do Artigo 29.º (Resolução de Diferendos) por incumprimento do presente artigo quando:
 - a) uma Parte não realize uma revisão da taxa ou prática objeto de queixa da parte contrária no prazo de 30 (trinta) dias de apresentação dessa queixa; ou
 - b) após a revisão realizada, não tome as ações necessárias para remediar o procedimento ou a taxa inconsistente com o presente Artigo.
5. Aeroportos, empresas de transporte aéreo, serviços de navegação aérea, serviços de controlo de tráfego aéreo, segurança da aviação e outros serviços e instalações relacionadas fornecidos no território de uma das Partes será disponibilizada para uso pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte em termos não menos favoráveis que as condições mais favoráveis disponíveis a qualquer outra empresa de transporte aéreo que realize serviços aéreos internacionais semelhantes.

Artigo 13.º **Direitos Aduaneiros**

1. Cada Parte, em reciprocidade, isentará as empresas designadas pela outra Parte até ao limite permitido pela sua leis e regulamentos, de todas os direitos aduaneiros, emolumentos de inspeção, e outros direitos ou impostos que não sejam taxas relativas a serviços prestados à chegada, quando incidam sobre aeronaves, combustível, equipamento de assistência em escala, óleos e lubrificantes, consumíveis técnicos e peças sobressalentes de aeronaves incluindo motores, equipamento normal e provisões, tal como documentos, material com o logótipo da companhia e material publicitário da empresa para distribuição gratuita em relação à operação da aeronave.
2. As isenções previstas no presente artigo aplicam-se aos bens indicados na alínea anterior que:
 - a) sejam introduzidos no território de uma Parte, em nome de, ou pela empresa designada pela outra Parte;
 - b) sejam mantidos a bordo da aeronave utilizada pela empresa designada por uma Parte entre a chegada e a partida do território da outra Parte;
 - c) embarcada na aeronave utilizada por uma empresa designada por uma Parte no território da outra Parte destinados a ser consumidos na realização dos serviços acordados;

mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efetuada sobre o território da Parte em que são embarcadas

e desde que a propriedade dos bens embarcados não seja transferida no território da Parte contratante.

3. O equipamento peças e provisões habitualmente mantidos a bordo de uma aeronave na empresa designada por qualquer uma das Partes pode ser descarregada no território da outra Parte apenas com a aprovação das autoridades alfandegárias desse território. Em tais situações, podem ser colocadas sob a supervisão dessas autoridades até ao momento em que são exportadas ou eliminadas de acordo com as regras aduaneiras desse Estado.

Artigo 14.º **Impostos**

1. Lucros ou rendimentos derivados da operação de aeronaves em transporte aéreo internacional obtidos por uma empresa designada por uma Parte, incluindo os resultantes de acordos comerciais de *interlining* ou acordos de parceria, não serão taxados pela outra Parte.
2. Bens e capitais de uma empresa de serviços aéreos designada por uma Parte relativos à operação de aeronaves em transporte aéreo internacional será isento de todos os impostos sobre bens e capitais impostos pela outra Parte.
3. Os ganhos resultantes da alienação de aeronaves operadas em transporte aéreo internacional e bens móveis alocados à operação de tais aeronaves e que sejam recebidos pela empresa de serviços aéreos de uma Parte são isentos de qualquer imposto sobre os lucros da outra Parte.
4. Cada Parte, de forma recíproca, isenta de imposto sobre o valor acrescentado ou similares impostos indirectos os bens e serviços fornecidos à empresa de serviços aéreos designada pela outra Parte e utilizados para fins de operação de serviços de transporte aéreo internacionais. A isenção pode ser atribuída através do metido de isenção ou por reembolso do imposto colectado. Nada no presente Acordo limita os direitos e obrigações de qualquer das Partes ao abrigo de uma Convenção de Dupla Tributação. No caso de inconsistência entre o presente acordo e uma Convenção sobre Dupla Tributação, a Convenção sobre Dupla Tributação prevalece.

Artigo 15.º **Capacidade**

1. Cada Parte permite às empresas de serviços aéreos designadas a determinação unilateral da frequência e capacidade do transporte aéreo internacional por si oferecido com base em considerações comerciais sobre o mercado.
2. Nenhuma das Partes deverá unilateralmente limitar o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço prestado, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas designadas pela outra Parte, exceto se

tal for exigido por motivos alfandegários, técnicos, operacionais ou ambientais, em condições uniformes compatíveis com o Artigo 15.º da Convenção.

3. Nenhuma das Partes deverá impor às empresas designadas pela outra Parte direitos de preferência, rácios de repartição de tráfego, preços de não objecção, ou qualquer outro requisito relativo a capacidade, frequência ou tráfego que seja inconsistente com o objetivo deste Acordo.
4. Nenhuma Parte pode requerer a notificação para aprovação de horários de serviço, programas para voos não regulares, ou condições de exploração para aprovação, excepto quando necessário para assegurar o cumprimento das condições previstas no parágrafo 2 do presente artigo, ou se especialmente requerido ao abrigo do anexo ao presente Acordo, fazendo-o sempre de forma não-discriminatória. As Partes comprometem-se a, quando exigem tal notificação, manter o peso administrativo do processo, para as empresas designadas ou intermediários, o mais reduzido possível.

Artigo 16.º **Tarifas**

1. As Partes permitem que as tarifas sejam estabelecidas por cada empresa designada para o transporte aéreo com base em considerações comerciais do valor razoável para o mercado. Não obstante, cada Parte terá o direito a intervir tendo em vista:
 - a) a prevenção de tarifas ou práticas discriminatórias;
 - b) a proteção dos consumidores em relação a tarifas excessivamente elevadas ou restritivas devido ao abuso de posição dominante; e
 - c) a proteção das empresas em relação a tarifas artificialmente baixas em resultado de apoios ou subsídios governamentais atribuídos de forma directa ou indirecta.
2. Para o fim do disposto no parágrafo anterior, as empresas designadas por cada Parte podem ser obrigadas a fornecer à autoridade aeronáutica da outra Parte informações sobre a determinação das tarifas a aplicar no território da outra Parte. A notificação para fornecimento das tarifas não pode ser pedida com antecedência superior a trinta (30) dias antes da sua data de entrada em vigor. Em casos específicos, a notificação pode ser permitida com um prazo menos que o normal. Cada empresa de transporte aéreo designada pode implementar preços idênticos a outras empresas de transporte aéreo com um dia de notificação prévia. Nenhuma das Partes pode requerer a notificação ou depósito pelas empresas de transporte aéreo de qualquer outro preço aplicado por fretadores ao público, excepto para avaliar a sua concordância com práticas não discriminatórias.
3. Nenhuma das Partes pode tomar uma ação unilateral para impedir a inauguração ou continuação de uma tarifa proposta ou aplicada por: a) Uma

empresa de transportes aéreos da outra Parte para o fornecimento de transporte aéreo internacional entre os territórios das Partes, ou b) uma empresa de serviços aéreos de uma Parte a respeito de serviços entre o território dessa parte e um estado terceiro, incluindo em ambos os casos as situações de *interlining*. Se uma das Partes considerar que o preço é inconsistente com as considerações indicadas no parágrafo primeiro deste artigo, requererá consultas e notificará a outra Parte das razões da sua insatisfação assim que possível e requererá consultas a realizar no prazo de 30 dias desde a receção do pedido. As consultas serão realizadas em prazo inferior a trinta (30) dias após a receção do pedido e as Partes cooperarão em partilhar a informação necessária para a resolução razoável do diferente. Se as Partes alcançarem um acordo sobre as tarifas sobre as quais a consulta foi solicitada, as Partes farão todo o possível para que o acordo seja posto em prática. Na ausência de acordo sobre a tarifa em causa, a tarifa anterior manter-se-á em vigor.

Artigo 17.º **Salvaguardas**

1. As partes acordam que as seguintes práticas podem ser consideradas como possíveis práticas de concorrência desleal e devem ser investigadas:
 - a) cobrar preços e tarifas em determinadas rotas em valores que são, no agregado, insuficientes para cobrir os custos que são fornecidos;
 - b) a oferta de capacidade ou frequência em excesso;
 - c) as práticas serem prolongadas no tempo ao invés de temporárias;
 - d) as práticas referidas terem um grave impacto económico negativo ou, causarem danos significativos, a outra empresa de serviços aéreos;
 - e) as práticas em questão refletem uma intenção, ou aparentam uma intenção, de afetar, excluir ou remover outra empresa de serviços aéreos do mercado; e
 - f) comportamento que indicie a prática de abuso de posição dominante na rota em questão.
2. Se as Autoridades aeronáuticas de uma Parte consideram que a operação ou operações pretendidas ou realizadas por uma empresa de serviços aéreos designada pela outra Parte pode ser qualificada como anti-competitiva de acordo com os indícios indicados no parágrafo 1 *supra*, as Partes podem requerer consultas de acordo com o procedimento previsto no artigo 28.º (Consultas) com vista a resolver o problema. O pedido será acompanhado de uma notificação com as causas do pedido e as consultas terão início no prazo de quinze (15) dias desde o pedido. Se as Partes não alcançarem um acordo, qualquer uma das Partes pode fazer uso do mecanismo de resolução de diferendos previsto no Artigo 29.º (Resolução de Diferendos).

Artigo 18.º
Conversão de Moeda e Remessa de Lucros

Cada Parte deverá conceder às empresas designadas da outra Parte o direito de transferir livremente, à taxa de câmbio oficial do dia em que o pedido é apresentado e sem restrições, discriminação ou taxação, os excedentes das receitas sobre as despesas realizadas com o transporte de passageiros, bagagens, carga e correio nos serviços acordados, no território da outra Parte.

Artigo 19.º
Atividades Comerciais

1. As empresas designadas por cada Parte deverão poder proceder à venda de transporte aéreo e produtos conexos no território da outra Parte, quer através da venda direta, quer através de agentes ou outros intermediários da sua escolha, podendo igualmente abrir representações físicas ou em linha.
2. As empresas designadas de cada Parte podem proceder à venda de transporte aéreo no território da outra Parte na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis de outros países, e qualquer pessoa é livre de comprar o referido transporte em moeda aceite pela empresa.

Artigo 20.º
Pessoal não Nacional e Acesso a Serviços Locais

Cada Parte permitirá às empresas designadas pela outra Parte o seguinte:

- a) trazer para o território da outra Parte e nele manter pessoal estrangeiro que realizem funções executivas, comerciais, técnicas e operacionais e outro pessoal especializado necessário à exploração do transporte aéreo, em conformidade com as leis e os regulamentos dessa outra Parte relativos à entrada, residência e emprego; e
- b) utilizar os serviços e pessoal de outra organização, companhia ou empresa de serviços aéreos que opere no seu território e autorizada ao fornecimento dos serviços relevantes.

Artigo 21.º
Mudança de Equipamento

Em qualquer segmento ou segmentos de rotas internacionais acordadas, a empresa de serviços aéreos designada por realizar o segmento sem qualquer limitação referente à mudança, em qualquer ponto da rota, no tipo e número de aeronave operada, desde que o transporte a partir desse ponto seja uma continuação do transporte a partir do território da Parte que designou essa empresa de serviços aéreos e, cumulativamente, no segmento de regresso, o transporte para o território da Parte que designou a empresa de serviços aéreos seja a continuação do transporte para além desse ponto.

Artigo 22.º
Assistência em escala

1. Sujeito à aplicação das regras de segurança operacional, nomeadamente os padrões e práticas recomendadas da ICAO contidas no Anexo 6, cada Parte autoriza as empresas de serviços aéreos designadas pela outra Parte a:
 - a) realizar a assistência em escala da sua própria operação; e
 - b) escolher entre fornecedores concorrentes.
2. Uma empresa de serviços aéreos pode escolher livremente entre as alternativas disponíveis, assim como combinar serviços ou alterar a sua escolha, excepto quando inequivocamente não seja praticável e quando existam constrangimentos relevantes pautados por considerações de segurança e de segurança operacionais e (com excepção da auto assistência em escala) pela dimensão das operações aeroportuárias ser demasiado pequena para permitir fornecimento de serviços competitivos.
3. As Pares podem ser requeridas a tomar as medidas necessárias de forma a garantir o fornecimento de serviços a preços razoáveis baseados no custo do serviço e tratamento igualitário para as empresas de serviços aéreos da outra Parte.

Artigo 23.º
Acordos de Cooperação/Codesharing

1. Na operação ou fornecimento de serviços de transporte aéreo nas rotas acordadas, qualquer empresa de serviços aéreos designadas por uma Parte pode entrar em acordos de marketing ou de cooperação tais como acordos de joint-venture, de espaço bloqueado ou de *codesharing*, com:
 - a) uma empresa, ou empresas de serviços aéreos de qualquer Parte;
 - b) uma empresa, ou empresas de serviços aéreos de um estado terceiro;
edesde que todas as empresas de serviços aéreos em tais acordos detenham as autorizações necessárias e cumpram com os requisitos normalmente aplicados a acordos dessa natureza.
2. As Partes acordam realizar as ações necessárias de forma a garantir que os consumidores se encontram devidamente informados e protegidos no que diz respeito a voos operados em *codesharing* a partir de, ou para, o seu território e que, como mínimo, os passageiros recebem a informação necessária da seguinte forma:
 - a) oralmente e, se possível, de forma escrita, no momento da reserva;

- b) de forma escrita, no bilhete ou (se tal não for possível) no documento de itinerário que acompanha o bilhete ou qualquer outro documento que substitua o bilhete, tal como uma confirmação escrita, incluindo informação sobre quem deve ser contactado em caso de ocorrência de um problema, assim como contendo uma indicação clara sobre qual a companhia responsável em caso de dano ou acidente; e
 - c) oralmente, por funcionários da empresa de serviços aéreos, em todas as fases da viagem.
3. As empresas de serviços aéreos são obrigadas a apresentar pedidos de aprovação para qualquer acordo de cooperação que pretendam realizar, às autoridades aeronáuticas de ambas as partes com uma antecedência mínima de trinta (30) dias.

Artigo 24.º **Locação de Aeronaves**

- 1. Cada uma das Partes poderá impedir a utilização de aeronaves locadas para serviços ao abrigo do presente Acordo que não cumpram o previsto nos Artigos 8.º (Segurança Operacional Aérea) e 9.º (Segurança da Aviação Civil) deste Acordo.
- 2. Sujeito ao disposto no parágrafo anterior, as empresas designadas por cada Parte podem operar serviços nos termos deste Acordo através da utilização de aeronaves que cumprem com os requisitos de segurança e segurança operacionais aplicáveis.

Artigo 25.º **Sistemas Computadorizados de Reservas (CRS)**

As Partes comprometem-se a aplicar o Código de Conduta da ICAO para a Regulamentação e Operação de Sistemas Computadorizados de Reservas no seu território de forma consistente com outras obrigações e regras aplicáveis a sistemas computadorizados de reservas

Artigo 26.º **Proibição de Fumar**

- 1. Cada Parte pode proibir ou obrigar as suas empresas de transporte aéreo a proibir que se fume em todos os voos com transporte de passageiros que sejam operados pelas suas empresas de serviços aéreos que operem entre os territórios das Partes. A proibição aplica-se em todas as localizações dentro da aeronave e entram em efeito a partir do momento em que o embarque de passageiros se inicia, até ao desembarque de passageiros estar concluído.

2. Cada Parte tomará as medidas que considera razoáveis de forma a garantir o cumprimento pelas suas empresas de transporte aéreo, suas tripulações e passageiros das regras previstas no presente Artigo, incluindo a imposição de penalidades por incumprimento.

Artigo 27.º

Proteção Ambiental

As Partes concordam com a necessidade de proteção ambiental através da promoção do desenvolvimento sustentável da aviação. As Partes acordam, no que diz respeito a operações aéreas entre os seus territórios, a cumprir com os padrões e práticas recomendadas da ICAO incluídas no Anexo 16, assim como com as demais políticas e material da ICAO sobre proteção ambiental.

Artigo 28.º

Consultas

Qualquer uma das Partes pode, em qualquer momento, solicitar consultas sobre qualquer matéria do presente Acordo. Tais consultas deverão ter início no prazo de trinta (30) dias a contar da receção pela outra Parte do pedido escrito, salvo acordado de outro modo pelas partes.

Artigo 29.º

Resolução de Diferendos

Em caso de diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, deverão as Partes procurar resolvê-lo através de negociações, por via diplomática e amigável através de consultas mútuas ou negociações, sem recurso a qualquer terceiro ou tribunal internacional.

Artigo 30.º

Revisão, Modificação e Emenda

1. Qualquer uma das Partes pode, em qualquer momento, solicitar consultas à outra Parte com vista a rever, modificar ou alterar qualquer disposição do presente Acordo.
2. A emenda com a revisão, modificação ou alteração do Acordo pelas Partes é reduzida a escrito e formará parte do acordo.
3. As emendas referidas no número anterior entrarão em vigor na data determinada pelas Partes.
4. Qualquer emenda não prejudicará os direitos e obrigações resultantes, ou baseadas, no presente Acordo antes ou até à data da referida revisão, modificação ou adenda.

Artigo 31.º

Acordos Multilaterais

Se uma convenção multilateral sobre transporte aéreo entrar em vigor para ambas as Partes, o presente Acordo considerar-se-á emendado de forma a ficar consistente com o acordo multilateral.

Artigo 32.º

Término

Qualquer das Partes pode, a qualquer altura, notificar por escrito a outra Parte, através de canal diplomático, a sua decisão de denunciar o presente Acordo com, pelo menos, doze (12) meses de notificação prévia. A denúncia será simultaneamente comunicada à ICAO.

Artigo 33.º

Registo com a ICAO

O presente Acordo e qualquer emenda ao mesmo deverão ser registados juntos da ICAO após sua entrada em vigor.

Artigo 34.º

Confidencialidade

As Partes respeitarão a confidencialidade de documentos, informação e outros elementos recebidos da outra Parte durante a implementação do presente Acordo e posteriormente.

Artigo 35.º

Suspensão

As Partes reservam-se o direito, por razões de segurança nacional, interesse nacional, ordem pública ou saúde pública, de suspender temporariamente a aplicação do presente Acordo de forma total ou parcial. Tal suspensão entra em vigor imediatamente após a notificação da outra Parte através de canais diplomáticos.

Artigo 36.º

Entrada em Vigor

O presente Acordo entrará em vigor na data em que ambas as Partes se tiverem mutuamente notificado, por via diplomática, de que foram cumpridos os respetivos requisitos de direito interno necessários para o efeito.

EM FÉ DO QUE, os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito pelos respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

FEITO em Putrajaya, no dia 25 de Junho de 2024, em duas cópias originais, na língua Inglesa e na língua Portuguesa, ambos os textos sendo autênticos.

**Pelo Governo da República
Democrática de Timor-Leste**



BENDITO DOS SANTOS FREITAS
Ministro dos Negócios Estrangeiros e
Cooperação

Pelo Governo da Malásia



LOKE SIEW FOOK
Ministro dos Transportes

ANEXO

Secção 1 Transporte Aéreo Regular

Rotas

Empresas de Serviços Aéreos designadas ao abrigo deste Acordo e, nos termos da sua designação, podem operar voos internacionais regulares entre pontos nas seguintes rotas:

A. Rotas a explorar pelas empresas designadas pelo Governo da República Democrática de Timor-Leste:

Pontos na origem	Pontos intermédios	Pontos no Destino	Pontos Além
Qualque ponto em Timor-Leste	Qualquer ponto	Qualquer ponto em Malásia	Qualquer Ponto

B. Rotas a explorar pelas empresas designadas pelo Governo da Malásia:

Pontos na origem	Pontos intermédios	Pontos no destino	Pontos além
Qualquer ponto em Malásia	Qualquer ponto	Qualquer ponto em Timor-Leste	Qualquer Ponto

Secção 2 Flexibilidade Operacional

As empresas de serviços aéreos designadas por qualquer Parte podem, em qualquer voo:

1. operar voos em qualquer direcção ou em ambas;
2. combinar números de voo distintos em uma única operação;
3. servir pontos aquém, intermédios e pontos além no território das Partes em rotas combinadas e por qualquer ordem;
4. omitir paragens em qualquer ponto ou pontos;
5. transferir tráfego de uma das suas aeronaves para outra das suas aeronaves em qualquer ponto nas rotas; e
6. servir pontos aquém de qualquer ponto de seu território com ou sem mudança de aeronave ou número de voo, podendo oferecer e divulgar tais serviço ao público como serviços directos;

sem limitação de sentido ou geográfica e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo; desde que o serviço sirva um ponto no território da Parte que designa as empresas de serviços aéreos.

Secção 3

Transporte Aéreo Não Regular

As empresas de serviços aéreos designadas nos termos do presente Acordo para operar as rotas acordadas no presente anexo têm o direito de operar serviços aéreos não regulares nas rotas acordadas e de acordo com os direitos de tráfego atribuídos para serviços aéreos regulares.