

ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS

ENTRE

O GOVERNO DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE

E

O GOVERNO DO REINO DO CAMBOJA

lv

✈



ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS
ENTRE
O GOVERNO DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE
E
O GOVERNO DO REINO DO CAMBOJA

PREÂMBULO

O Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo do Reino do Camboja (doravante designadas como “Partes Contratantes”);

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

Desejando promover serviços aéreos entre os seus respetivos territórios;

Reconhecendo a importância do transporte aéreo como forma de fomentar a cooperação económica e as relações comerciais assim como o contacto entre pessoas e a amizade entre estes;

Desejando garantir o mais elevado grau de segurança operacional e segurança nos serviços aéreos internacionais, assim como reafirmar a preocupação das Partes Contratantes com os actos e ameaças contra a segurança das aeronaves que coloquem em causa a segurança das pessoas e propriedade, o que afeta de maneira negativa a operação de serviços aéreos e consequentemente a confiança do público na segurança operacional do transporte aéreo; e

Desejando concluir um Acordo com o propósito de estabelecer e operar serviços aéreos civis entre os seus territórios e pontos além;

ACORDAM O SEGUINTE:

ARTIGO 1.º

DEFINIÇÕES

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

1. A expressão “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago a 7 de dezembro de 1944, incluindo: (i) qualquer emenda adoptada ao abrigo do artigo 94 (a) da Convenção e tenha sido ratificado por ambas as Partes, e (ii) qualquer anexo ou emenda adoptado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção, desde que esses anexos e emendas tenham sido adoptados por ambas as Partes;
2. A expressão “autoridades aeronáuticas” significa, no caso do Governo da República Democrática de Timor-Leste, a Autoridade de Aviação Civil de Timor-Leste e no caso do Governo do Reino do Camboja, o Secretariado do Estado da Aviação Civil do Camboja ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas respetivas autoridades ou funções semelhantes;
3. A expressão “empresa designada” significa qualquer empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do artigo 3.º (designação e autorização de empresas) deste Acordo;
4. A expressão “território” tem o significado, em relação a um estado, que lhe é atribuído de acordo com o artigo 2.º da Convenção;
5. As expressões “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional” e “empresa de transporte aéreo” têm os significados que lhes são atribuídos no artigo 96.º da Convenção;
6. A expressão “tarifa” significa qualquer preço a pagar pelo transporte de passageiros e carga e as condições em que esse preço se aplica, incluindo preços e condições para agenciamento e outros serviços auxiliares mas excluindo a remuneração e condições de transporte de correio;
7. A expressão “rotas acordadas” significa as rotas especificadas no mapa de rotas anexo ao presente Acordo;
8. O termo "serviços acordados" significa serviços aéreos regulares internacionais para o transporte de passageiros, bagagem e carga e/ou correio, separadamente ou em qualquer combinação, remunerado ou fretado nas rotas acordadas;
9. O termo "paragem não comerciais" significa a aterragem por qualquer motivo que não a recolha ou largada de passageiros, carga e/ou correio em serviços aéreos internacionais;

10. 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;
11. A expressão “Acordo” significa este acordo, o seu anexo e todas as adendas ao mesmo;
12. A expressão “OACI” significa a Organização da Aviação Civil Internacional;

ARTIGO 2.º

CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos relativamente aos serviços aéreos internacionais explorados pelas empresas designadas pela outra Parte Contratante:
 - a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;
 - b) O direito de fazer escalas no seu território, para fins não comerciais; e
 - c) Os restantes direitos especificados no presente Acordo, expressamente incluindo aqueles indicados em Anexo ao presente Acordo.
2. As empresas de cada Parte Contratante, além daquelas designadas nos termos do artigo 3.º deste Acordo (Designação e Autorização de Empresas), podem igualmente usufruir dos direitos concedidos ao abrigo das alíneas a) e b) do número 1 deste artigo. Essa empresa é obrigada a cumprir com as condições previstas nas leis, regulamentos e regras habitualmente aplicadas à operação de serviços aéreos internacionais pela outra Parte Contratante.
3. Nada no presente artigo deverá ser interpretado como conferindo à empresa ou empresas designadas por uma Parte Contratante o direito de proceder no território da outra Parte Contratante ao embarque de passageiros, bagagem, carga ou correio transportado contra remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no território dessa outra Parte Contratante.

ARTIGO 3.º

DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EMPRESAS

1. Cada Parte Contratante tem o direito de designar uma ou mais empresas para explorar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas neste acordo assim como retirar

ou alterar tais designações. Essas designações deverão ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte Contratante por via diplomática.

2. Aquando da recepção dessa designação e dos pedidos apresentados por uma empresa designada, no formato estabelecido para as autorizações operacionais e permissões técnicas, cada Parte Contratante deverá, no prazo procedimental mínimo, desde que:
 - a) (i) a propriedade substancial e o controle efetivo dessa empresa aérea são investidos na Parte Contratante que a designou, os nacionais dessa Parte Contratante ou a empresa aérea designada está constituída e tem seu estabelecimento principal no território da Parte que o designou; ou

(ii) sujeito à aceitação por uma Parte Contratante que receba tal pedido, a empresa aérea designada que é constituída e tem seu principal local de negócios no território da Parte Contratante que designa a empresa aérea, é e permanece substancialmente de propriedade e efetivamente controlada pela Parte Contratante e/ ou seus nacionais, e a Parte Contratante que designa a empresa aérea tem e mantém um controle regulatório efetivo; ou
 - b) A empresa designada se encontre habilitada para satisfazer as condições fixadas pelas leis e pelos regulamentos normalmente e razoavelmente aplicados à exploração de serviços aéreos internacionais pelas autoridades de acordo com a Convenção; e
 - c) A Parte Contratante que designa essa empresa cumpra com o artigo 6.º (Segurança Operacional Aérea) e o Artigo 7.º (Segurança da Aviação civil) deste Acordo;
3. As Partes Contratantes concedem autorizações de operação de acordo com o número 2 do presente artigo.
4. A empresa designada por uma Parte Contratante se encontra qualificada para cumprir as restantes condições previstas nas leis e regulamentos habitualmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional aprovados pela outra Parte Contratante.
5. Aquando da recepção da autorização de operação e autorizações técnicas, uma empresa designada possa, a qualquer altura, começar a operar os serviços para os quais foi designada, desde que cumpra com os requisitos previstos neste Acordo assim como as leis e regulamentos nacionais aplicáveis relativas a autorizações de operação.

ARTIGO 4.º

RECUSA, REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO E LIMITAÇÃO DE AUTORIZAÇÕES

1. Cada uma das Partes Contratantes tem o direito de recusar, revogar, suspender ou limitar 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 de Empresas), de forma temporária ou permanente, quando:
 - a) A empresa designada não consiga demonstrar perante as Autoridades que se encontra designada nos termos do artigo 3.º, parágrafos 2 (a) (i) ou (ii) conforme aplicáveis, ou
 - b) A empresa designada não cumpra com as leis, regulamentos e regras previstas no artigo 15.º (Aplicação de Leis e Regulamentos) deste Acordo; ou
 - c) A outra Parte Contratante não mantém nem gere os padrões determinados de acordo com o Artigo 6.º (Segurança Operacional Aérea) do presente Acordo;
2. A menos que acção imediata seja fundamental para evitar mais violações às leis e regulamentos referidos nos parágrafos 1 (b) ou 1(c) deste Artigo, os direitos previstos no presente artigo apenas devem ser exercidos após consulta com a outra Parte nos termos do artigo 17.º deste Acordo.
3. Este artigo não limita os direitos de cada Parte Contratante de recusar, revogar, suspender limitar ou impor condições nas autorizações de exploração ou permissões técnicas de uma empresa designada de acordo com o artigo 7.º (Segurança da Aviação Civil) deste Acordo.

ARTIGO 5.º

RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças emitidos ou validados, em conformidade com as regras e os procedimentos de uma das Partes Contratantes, e dentro do seu prazo de validade, deverão ser reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante, para efeitos de exploração dos serviços acordados, desde que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação sejam equivalentes ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos em conformidade com a Convenção.
2. Se os termos ou condições das licenças ou certificados referidos no parágrafo 1 deste artigo, emitidos pela Autoridade de uma Parte Contratante, a qualquer pessoa, empresa designada ou aeronave usada na realização dos serviços acordados, permitirem um desvio dos padrões mínimos estabelecidos na Convenção, e se o desvio em causa tiver sido comunicado à OACI, a outra Parte Contratante 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 Contratante reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer os certificados de competência e as licenças concedidos ou validados aos seus nacionais pela outra Parte Contratante.

ARTIGO 6.º

SEGURANÇA OPERACIONAL AÉREA

1. Cada Parte Contratante pode, em qualquer momento, solicitar consultas sobre os padrões de segurança adotados, pela outra Parte Contratante, 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 Contratante concluir que a outra Parte Contratante não mantém, nem aplica efetivamente, em nenhuma dessas áreas, padrões de segurança que sejam, pelo menos, iguais aos padrões mínimos então estabelecidos de acordo com a Convenção, a primeira Parte Contratante deverá notificar a outra Parte Contratante dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação a esses padrões mínimos, devendo a outra Parte Contratante tomar as necessárias medidas corretivas. O facto da outra Parte Contratante não adotar, no prazo de quinze (15) dias ou num prazo superior, conforme acordado, as medidas adequadas constituem fundamento para aplicação do artigo 3.º (Designação e Autorização de Empresas) e artigo 4.º (Recusa, Revogação, Suspensão e Limitação de Autorizações) do presente Acordo.
3. Os parágrafos 4 a 7 do presente Artigo suplementam os parágrafos 1 e 2 do presente Artigo e as obrigações das Partes Contratantes ao abrigo do Artigo 33.º da Convenção.
4. Sem prejuízo das obrigações referidas no artigo 16.º da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave das empresas designadas de uma Parte Contratante em serviços de ou para o território da outra Parte Contratante pode, enquanto permanecer no território da outra Parte Contratante, ser objeto de um exame realizado pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante, a bordo e no exterior da aeronave, a fim de verificar não só a validade dos documentos da aeronave e da sua tripulação, mas também o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (chamada “inspeção de placa”), desde que não acarrete atrasos desnecessários.
5. Se, em consequência desta inspeção de placa ou de uma série de inspeções de placa:
 1. a) Uma aeronave ou a exploração de uma aeronave inspirarem sérias preocupações por não cumprirem com os padrões mínimos então estabelecidos de acordo com a Convenção; ou

2. b) A ausência de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança então estabelecidos de acordo com a Convenção levantarem sérias preocupações,

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

6. No caso de o acesso para efeitos de uma inspeção de placa a uma aeronave operada por uma empresa designada por uma Parte Contratante, nos termos do n.º 4 *supra*, ser negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte é livre de inferir que há preocupações sérias do tipo mencionado no n.º 5 *supra* e tirar as conclusões nele referidas.
7. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou alterar de imediato a autorização de exploração da empresa designada pela outra Parte Contratante caso a primeira Parte Contratante conclua, quer em consequência de uma inspeção de placa, ou de uma série de inspeções de placa, de recusa de acesso para efeitos de inspeção de placa, quer após consulta, ou de qualquer outro modo, que uma ação imediata é imprescindível para a segurança da operação da empresa.
8. Qualquer ação tomada por uma Parte Contratante nos termos dos parágrafos 2 a 7 do presente artigo deixará de se aplicar assim que o seu respetivo fundamento deixar de se aplicar.

ARTIGO 7.º

SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

1. Em conformidade com os seus direitos e obrigações decorrentes do Direito Internacional, as Partes Contratantes 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 Contratantes 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 Setembro 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, na Convenção Relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos para

Fins de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, e qualquer outro acordo sobre segurança da aviação que se torne vinculativo para ambas as Partes Contratantes.

2. As Partes Contratantes 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 Contratantes deverão agir nas suas relações mútuas em conformidade, no mínimo, com as disposições relativas à segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e os anexos à Convenção; estas deverão exigir que os operadores de aeronaves que nele se encontrem registadas e operadores que 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.
4. Ambas as Partes Contratantes observarão as normas de segurança requeridas pela outra Parte Contratante para a entrada e partida do seus respetivos territórios e tomar todas as medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações e a sua bagagem de mão, assim como a carga e provisões a bordo, antes e durante o embarque ou desembarque. Ambas as Partes Contratantes darão a consideração necessária a qualquer pedido da outra Parte Contratante quanto a medidas especiais de segurança relativas a uma ameaça específica.
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 Contratantes 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. As Partes Contratantes tomam as medidas consideradas praticáveis de forma a garantir que as Aeronaves da outra Parte Contratante sujeitas a atos de captura ilícita ou outros atos de interferência ilícita que aterrem no seu território seja retida em terra a menos que a sua partida seja necessária para fins de proteção da vida humana. Quando praticável, estas medidas devem ser tomadas após consulta à outra Parte Contratante.
7. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para crer que a outra Parte Contratante se afastou das disposições do presente artigo, as autoridades aeronáuticas da primeira Parte Contratante podem solicitar consultas à autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. Se, no prazo de quinze (15) dias a contar do início das consultas, não se conseguir alcançar um acordo satisfatório, esse facto constitui fundamento para retirar, revogar, suspender ou impor condições às autorizações deste

Acordo. Em casos justificados por uma emergência, uma Parte Contratante pode tomar medidas imediatas antes do final do prazo de quinze (15) dias a contar do início das consultas.

8. Qualquer das Partes Contratantes pode requerer às empresas designadas pela outra Parte Contratante que submeta o seu programa de segurança devidamente aprovado pela autoridade aeronáutica da outra Parte Contratante, para aprovação.

ARTIGO 8.º

TARIFAS

1. As tarifas relativas aos serviços acordados operados pelas empresas designadas de cada Parte Contratante são estabelecidas por cada empresa designada em valores razoáveis, tomando em consideração todos os fatores relevantes, nomeadamente, o interesse dos utilizadores, custo da operação, características do serviço, lucro razoável, tarifas de outros operadores e outras considerações comerciais do valor razoável para o mercado.
2. Não será exigida a apresentação das tarifas das empresas designadas para registo junto das autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes. Não obstante, caso exista uma lei nacional de uma Parte Contratante que requeira prévia aprovação de tarifas, a mesma será sujeita a aprovação. Em tais casos, o princípio de reciprocidade pode ser aplicado pelas Partes Contratantes.
3. As Partes Contratantes dão especial atenção a tarifas que possam não ser aprovadas na medida em que se apresentem discriminatórias de forma desrazoável, excessivamente elevadas ou restritivas devido ao abuso de posição dominante, assim como tarifas artificialmente baixas em resultado de subsídios estatais fornecidos de forma direta ou indireta, ou qualquer outra prática anti-competitiva.
4. As Partes Contratantes garantem que as empresas designadas por cada Parte Contratante são obrigadas a fornecer ao público informação total e clara sobre as tarifas e preços, assim como as condições em que as mesmas são publicitadas ao público.

ARTIGO 9.º

LOCAÇÃO DE AERONAVES

1. Se uma empresa designada pretende utilizar uma aeronave que não seja sua propriedade na realização de serviços aéreos, a utilização dessa aeronave encontra-se sujeita às seguintes condições:
 - a. Que não resulte no exercício de direitos de tráfego por parte de uma empresa locadora que não os possua;

- b. Que o benefício financeiro a ser obtido pela empresa locadora não seja dependente do lucro ou perda da operação da empresa designada; e
 - c. Que a responsabilidade pela aeronavegabilidade e adequação dos padrões de manutenção e operação de qualquer aeronave locada operada pela empresa designada de uma Parte esteja em conformidade com a Convenção.
2. Uma empresa designada não está proibida de fornecer serviços com aeronaves locadas desde que o acordo de locação cumpra com os requisitos do parágrafo anterior.

ARTIGO 10.º

ATIVIDADES COMERCIAIS

1. As empresas designadas por cada Parte Contratante, nos termos das leis e regulamentos da outra Parte Contratante, têm o direito a:
- a) Em relação à entrada, residente e emprego, trazer para o território da outra Parte Contratante e nele manter pessoal executivo, e outro pessoal especializado, assim como mobília de escritório e material promocional, necessário à exploração do transporte aéreo, em conformidade com as leis e os regulamentos dessa outra Parte Contratante relativos à entrada, residência e emprego;
 - b) Abrir escritórios no território da outra Parte Contratante para fornecer, promover e vender serviços de transporte aéreo;
 - c) Proceder à venda de transporte aéreo no território da outra Parte Contratante, quer através da venda direta, quer através de agentes ou outros intermediários da sua escolha, e qualquer pessoa será livre de adquirir esses serviços na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis de outros países, sujeito às leis e regulamentos nacionais aplicáveis;
 - d) Converter e realizar remessas para o território onde foram incorporadas, todos os rendimentos locais em excesso das despesas locais. A conversão e envio será permitida sem restrições ou taxação a esse respeito e de acordo com a taxa cambial aplicável à data do envio pela empresa. A conversão e envio será realizado de acordo com as leis e regulamentos vigentes em matéria cambial; e
 - e) Pagar despesas locais, incluindo a compra de combustível, nos territórios da outra Parte Contratante na moeda local. Discricionariamente, as empresas de cada Parte Contratante podem pagar despesas no território da outra Parte Contratante em moedas de cambio livremente convertíveis de acordo com os regulamentos vigentes em matéria cambial.

2. Ao operar ou ao ter autorização para operar os serviços aéreos nas rotas especificadas, as empresas designadas podem, sujeitas às leis regulamentos e políticas nacionais, estabelecer acordos de cooperação como acordos de partilha de código ou acordos de reserva de lugares, com:
 - a) uma empresa ou empresas da mesma Parte Contratante;
 - b) Uma empresa ou empresas da outra Parte Contratante,desde que as empresas envolvidas no acordo tenham os direitos adequados para as rotas em questão e satisfaçam os requisitos normalmente exigidos para esses acordos.
3. A empresa que realiza a venda poderá ser obrigada a pedir aprovação da autoridade aeronáutica da Parte Contratante para qualquer acordo de cooperação nos termos do número 2 do presente artigo antes da sua entrada em vigor.
4. Na altura da venda de bilhetes, a empresa que realiza a venda informa os passageiros sobre qual a empresa com que o mesmo está a entrar numa relação contratual e que empresa opera cada sector dos serviços.

ARTIGO 11.º

TAXAS DE UTILIZAÇÃO

1. Nenhuma das Partes Contratantes deverá impor ou permitir que sejam impostas às empresas designadas pela outra Parte Contratante taxas mais elevadas que aquelas que são impostas às suas próprias empresas que explorem serviços aéreos internacionais semelhantes.
2. Cada Parte Contratante 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 Contratante deve incentivar as entidades competentes no seu próprio território a trocar a informação em causa com os utilizadores.

ARTIGO 12.º

DIREITOS ADUANEIROS

1. Cada Parte Contratante, em reciprocidade, isentará as empresas designadas pela outra Parte Contratante 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 identificados como sendo da empresa com o logótipo impresso, material publicitário da empresa para distribuição gratuita em relação à operação da empresa designada, com o objetivo de ser utilizado unicamente em conexão com a operação da aeronave da empresa designada a operar serviços aéreos.

2. As isenções previstas no presente artigo aplicam-se aos bens indicados na alínea anterior que:

- a) Sejam introduzidos no território de uma Parte Contratante, em nome de, ou pela empresa designada pela outra Parte Contratante; ou
- b) Sejam mantidos a bordo da aeronave utilizada pela empresa designada por uma Parte Contratante entre a chegada e a partida do território da outra Parte Contratante;
- c) Embarcada na aeronave utilizada por uma empresa designada por uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante 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 Contratante em que são embarcadas e desde que a propriedade dos bens embarcados não seja transferida no território da Parte Contratante.

3. O equipamento aeronáutico, assim como os materiais e equipamentos habitualmente mantidos a bordo da aeronave da empresa designada pela Parte Contratante, pode ser desembarcado no território da outra Parte Contratante apenas com a aprovação das autoridades aduaneiras desse território. Em tal caso, podem ser colocadas sob a supervisão das ditas autoridades até ao momento em que são re-exportadas ou descartadas de acordo com as regras aduaneiras.
4. As isenções previstas neste artigo também deverão ser possíveis nos casos em que as empresas designadas por qualquer uma das Partes Contratantes tenham estabelecido acordos com outra ou outras empresas para o empréstimo ou transferência, no território da outra Parte Contratante, dos produtos especificados na alínea 1 deste artigo, desde que essa outra ou essas outras empresas beneficiem igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte Contratante.

ARTIGO 13.º

CONCORRÊNCIA LEAL

As Partes Contratantes acordam que:

- a) as empresas designadas terão oportunidades justas e equitativas de concorrência na operação das rotas e serviços acordados entre os seus respetivos territórios; e
- b) devem providenciar no sentido de adotar na sua jurisdição medidas adequadas para eliminar práticas discriminatórias ou a concorrência desleal em prática pelas empresas designadas ou Partes Contratantes.

ARTIGO 14.º

SALVAGUARDA

1. Ambas as Partes Contratantes 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 refletirem uma intenção, ou terem um efeito provável de, afetar, excluir ou afastar outra empresa do mercado; e
 - f) comportamento que indiciie a prática de abuso de posição dominante na rota em questão.
2. Auxílios estatais ou subsídios devem ser transparentes entre Partes Contratantes não podendo distorcer a competição entre empresas designadas pelas Partes Contratantes. Uma Parte Contratante deve, perante um pedido da outra Parte Contratante, fornecer toda a informação necessária sobre a prática aplicada. Essa informação é tratada como confidencial e sensível.
3. Se as Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante considerar que a operação ou operações realizadas pela empresa designada pela outra Parte Contratante pode

constitui uma prática anti-competitiva de acordo com os indicadores previstos no parágrafo 1 *supra*, ou que a Parte Contratante realiza um auxílio estatal indevido, a Parte Contratante pode requerer consultas nos termos do artigo 17.º (Consultas e Emendas) com vista a resolver o problema. O pedido tem de ser acompanhado com uma notificação das razões do pedido e as consultas iniciam-se quinze (15) dias após a recepção do pedido.

4. Caso as Partes Contratantes não alcancem uma resolução para o problema através de Consultas, qualquer Parte Contratante pode invocar o mecanismo de resolução de disputas previsto no Artigo 18.º (Resolução de Disputas).
5. Ambas as Partes Contratantes têm o direito de suspender, revogar, impor condições ou limitar as autorizações de operação a respeito de uma empresa designada pela outra Parte Contratante a título temporário quando considere, de forma razoável, existirem práticas injustas ou anti-competitivas relacionadas com os parágrafos 1 e 2 *supra* da responsabilidade da outra Parte Contratante ou as empresas designadas por si designadas que afetem gravemente a operação da empresa designada por essa Parte Contratante.

ARTIGO 15.º

APLICAÇÃO DE LEIS E REGULAMENTOS

1. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante 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 Contratante.
2. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante 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 Contratante à entrada, saída ou durante a permanência no território da primeira Parte Contratante.
3. Passageiros, bagagem e carga em transito no território de uma Parte Contratante e que não abandone a área do aeroporto reservada para esse propósito não pode ser sujeita a exame excepto por razões de segurança, controlo de narcóticos, prevenção de entrada ilegal no país ou circunstâncias especiais.

ARTIGO 16.º

ESTATÍSTICAS

As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes deverão, a pedido das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, fornecer-lhes estatísticas periódicas ou outras informações que possam ser razoavelmente exigidas relativo ao tráfego transportado nos serviços acordados.

ARTIGO 17.º

CONSULTAS E EMENDAS

1. As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes realizam periodicamente consultas sobre a implementação, interpretação ou aplicação do presente Acordo ou sobre o cumprimento do presente Acordo. Excepto se acordado de forma diferente, tais consultas devem ter início o mais cedo possível mas nunca após sessenta (60) dias a contar da receção pela outra Parte Contratante do pedido escrito, através de canais diplomáticos, com a exploração do tema das consultas. Após a data para as Consultas ser acordada, a Parte Contratante que requereu as Consultas, notifica a outra Parte Contratante do tema a discutir.

ARTIGO 18.º

RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS

1. Em caso de diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, deverão as Partes Contratantes, em primeiro lugar, procurar resolvê-lo através de negociações, por via diplomática.
2. Se as Partes Contratantes não conseguirem resolver o diferendo por via de consultas ou canais diplomáticos, podem submetê-lo à decisão de um organismo terceiro acordado ou, a pedido de uma das Partes Contratantes, à decisão de um tribunal arbitral composto por três (3) árbitros, um (1) nomeado por cada Parte Contratante e o terceiro a ser nomeado pelos dois (2) nomeados: Cada uma das Partes Contratantes designa um árbitro no prazo de sessenta (60) dias após a receção do pedido de arbitragem pela outra Parte Contratante através de canais diplomáticos a requerer a arbitragem, e o terceiro árbitro será nomeado no prazo especificado. Se nenhuma das Partes Contratantes designar um árbitro no prazo especificado ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional pode, a pedido de qualquer uma das Partes Contratantes designar um ou mais árbitros, conforme o exija o caso. Em tais casos, o terceiro árbitro será o nacional de um Estado terceiro e actuará como presidente do tribunal arbitral.
3. O tribunal arbitral deverá fixar os limites da sua jurisdição em conformidade com o presente Acordo e estabelecer o seu próprio procedimento.
4. A decisão do Tribunal Arbitral decidida nos termos do parágrafo 2 *supra* é vinculativa. Se, e enquanto, qualquer uma das Partes Contratante não cumprir com a decisão

tomada, a outra Parte Contratante pode aplicar o artigo 4.º (Recusa, Revogação, Suspensão e Limitação de Autorizações) do presente Acordo.

5. Cada uma das Partes Contratantes deverá suportar os encargos relacionados com o árbitro por si nomeado. As outras despesas do tribunal arbitral, incluindo os encargos relacionados com o terceiro árbitro, deverão ser repartidas em partes iguais entre as Partes Contratantes.

ARTIGO 19.º

RELAÇÃO COM OUTROS ACORDOS

1. Este Acordo ou ações tomadas de acordo com este Acordo não afetam os direitos e obrigações das Partes Contratantes sob qualquer outro acordo ou convenção internacional de que sejam partes.

ARTIGO 20.º

TÉRMINO

1. Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer altura, notificar por escrito a outra Parte Contratante, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. A denuncia tem que ser comunicada simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional. A denúncia produzirá efeitos à meia-noite (no local de recepção da notificação pela outra parte) do dia imediatamente antes do primeiro aniversário da data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, excepto se a notificação for retirada por acordo entre as Partes Contratantes antes da data em que produziria efeitos.
2. Na ausência de acusação da receção da notificação, esta deverá considerar-se como recebida catorze (14) dias após a receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 21.º

REGISTO COM A OACI

O presente Acordo e qualquer emenda ao mesmo deverão ser registados juntos da Organização da Aviação Civil Internacional pela respetiva Autoridade Aeronáutica.

ARTIGO 22.º

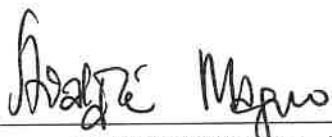
ENTRADA EM VIGOR

O presente Acordo entrará em vigor trinta (30) dias após a data em que ambas as Partes Contratantes 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 em duplicado em Khmer, Português, e Inglês, todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, o texto em Inglês prevalecerá.

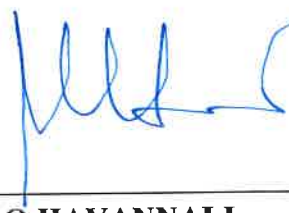
Feito em Phnom Penh, no dia 20 de outubro do ano 2022.

**PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE**



**ADALJIZA ALBERTINA XAVIER
REIS MAGNO
Ministra dos Negócios Estrangeiros e
Cooperação**

**PELO GOVERNO DO REINO DO
CAMBOJA**



**MAO HAVANNALL
Ministro-Chefe da Secretaria
de Estado da Aviação Civil**

ANEXO
MAPA DE ROTAS

Empresas de cada Parte Contratante designadas nos termos deste Acordo devem, de acordo com os termos da sua designação, ter direito a realizar transporte aéreo internacional regular entre pontos nas seguintes rotas:

I. Rotas a explorar pelas empresas designadas pela República Democrática de Timor-Leste:

PONTOS NA ORIGEM	PONTOS INTERMÉDIOS	PONTOS NO DESTINO	PONTOS ALÉM
Qualquer ponto em Timor-Leste	Qualquer ponto	Qualquer ponto em Camboja	Qualquer ponto

II. Rotas a explorar pelas empresas designadas pelo Governo do Reino do Camboja:

PONTOS NA ORIGEM	PONTOS INTERMÉDIOS	PONTOS NO DESTINO	PONTOS ALÉM
Qualquer ponto em Camboja	Qualquer ponto	Qualquer ponto em Timor-Leste	Qualquer ponto

NOTAS:

1. As empresas designadas de qualquer Parte Contratante podem, em qualquer voo, omitir paragens intermédias ou pontos além desde que os serviços acordados nestas rotas comecem/terminem num ponto no território da Parte Contratante responsável pela designação da empresa.
2. As empresas designadas de qualquer Parte Contratante podem servir os pontos intermédios ou além sem o exercício de direitos de tráfego entre esse ponto e o território de outra Parte Contratante desde que aprovado pelas autoridades aeronáuticas.
3. O exercício de direitos de quinta liberdade em pontos intermédios e/ou além apenas pode ser realizado com acordo e aprovação das autoridades aeronáuticas.