



BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

IMPRESA NACIONAL DE MOÇAMBIQUE, E. P.

CONSELHO DE MINISTROS

AVISO

A matéria a publicar no «Boletim da República» deve ser remetida em cópia devidamente autenticada, uma por cada assunto, donde conste, além das indicações necessárias para esse efeito, o averbamento seguinte, assinado e autenticado: **Para publicação no «Boletim da República».**

SUMÁRIO

Conselho de Ministros:

Resolução n.º 47/2019:

Ratifica a Constituição da Conferência Ministerial Africana sobre Meteorologia (AMCOMET), assinada no dia 14 de Fevereiro de 2015, em Praia, Cabo Verde.

Resolução n.º 48/2019:

Ratifica o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República de Moçambique e o Governo da República das Seychelles, assinado no dia 20 de Maio de 2019, em Maputo.

Resolução n.º 49/2019:

Ratifica o Acordo de Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República de Moçambique e o Governo da República do Zimbábue, assinado no dia 20 de Junho de 2019, em Maputo.

Resolução n.º 47/2019

de 27 de Setembro

Havendo necessidade de ratificar a Constituição da Conferência Ministerial Africana sobre Meteorologia (AMCOMET), adoptada durante a 3.ª Sessão da referida Conferência, ao abrigo do disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 203 da Constituição da República de Moçambique, o Conselho de Ministros determina:

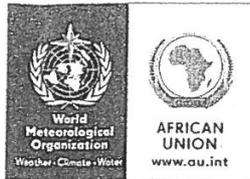
Artigo 1. É ratificada a Constituição da Conferência Ministerial Africana sobre Meteorologia (AMCOMET), assinada no dia 14 de Fevereiro de 2015, em Praia, Cabo Verde, cujos textos em língua inglesa e a respectiva tradução em língua portuguesa, em anexo, são parte integrante da presente Resolução.

Art. 2. O Ministério dos Transportes e Comunicações é encarregue de estabelecer todos os mecanismos necessários para a implementação da presente Constituição.

Aprovada pelo Conselho de Ministros, aos 27 de Agosto de 2019.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *Carlos Agostinho do Rosário*.



AMCOMET

AMCOMET-3/Doc. 5.1 Rev.1
14 Fevereiro 2015
APPROVADO

**CONSTITUIÇÃO DA CONFERÊNCIA
MINISTERIAL AFRICANA SOBRE A
METEOROLOGIA**

PREÂMBULO

Nós, os Ministros Responsáveis pela Meteorologia em África:

Relembrando os resultados da Declaração Ministerial de Nairobi, nomeadamente, a criação da Conferência Ministerial Africana sobre a Meteorologia (AMCOMET) em Abril de 2010;

Reconhecendo que a Conferência Ministerial Africana sobre a Meteorologia (AMCOMET) é o principal órgão Intergovernamental Ministerial Africano responsável por todos os assuntos relacionados com a meteorologia e seu desenvolvimento em África;

Reconhecendo os Serviços Meteorológicos e Hidrológicos Nacionais (NMHSs) como um componente fundamental da infraestrutura nacional de desenvolvimento de nossos países e do continente e um contribuinte para a segurança e desenvolvimento sustentável, particularmente nos esforços para a redução da pobreza, adaptação às mudanças climáticas e redução do risco de desastres;

Observando os crescentes riscos e ameaças ao desenvolvimento sustentável associados a desastres naturais, dos quais cerca de 90% derivam de ou agravados por eventos Hidro-Meteorológicos extremos; e o facto de que os países Africanos enfrentam desafios multifacetados de variabilidade e mudança climática que exigem, entre outras acções, a tomada de decisões baseadas em dados e informações cientificamente fiáveis para governos e comunidades para desenvolver estratégias de adaptação e planos de acção como parte do desenvolvimento contínuo de processos e políticas ao nível nacional, sub-regional e continental;

Tendo em conta a Decisão da Cimeira da União Africana sobre mudanças climáticas e desenvolvimento, adotada pela 8ª Assembleia-Geral em 2007 em Adis Abeba, Etiópia, a Assembleia manifestou fortes preocupações sobre a vulnerabilidade dos sectores socioeconómicos e sistemas produtivos da África à variabilidade e mudança climática e notando ainda que os países Africanos comprovadamente necessitam de recursos adicionais para a sua adaptação ao cumprimento dos Objectivos de Desenvolvimento do Milénio (ODMs 2000-2015), Quadro de Acção de Hyogo (2005-2015), Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e Quadro Pós-2015 para a Redução do Risco de Desastres;

Referindo-nos à Resolução 26 (Cg.XIII) da Organização Meteorológica Mundial (OMM) no seu XIII Congresso em 1999, sobre o Papel e Operação dos Serviços Meteorológicos e Hidrológicos Nacionais, que insta os Membros da OMM a delegar as NMHSs como a voz autoritária oficial na emissão de alertas meteorológicos para segurança pública com o objectivo de ajudar a minimizar os riscos para a saúde e segurança dos cidadãos, bem como a autoridade nacional primária e fonte oficial de informações e assessoria política sobre o estado actual e futuro da atmosfera e outros aspectos da meteorologia e clima nacionais em apoio à política o desenvolvimento e à necessidade de se cumprir as responsabilidades nacionais, regionais e internacionais na implementação eficaz dos programas da OMM;

Reconhecendo o apoio prestado aos Serviços Meteorológicos e Hidrológicos Nacionais pelas instituições e centros regionais do clima, incluindo o Centro Africano de Aplicações Meteorológicas para o Desenvolvimento (ACMAD), o Centro de Treinamento, Pesquisa e

Aplicações de Agrometeorologia e Hidrologia Operacional (AGRHYMET), instituição do Comité Permanente Interestatal para o Controlo da Seca no Sael (CILSS), o Centro de Previsão e Aplicações Climáticas da Autoridade Intergovernamental para o Desenvolvimento (IGAD), o Centro de Serviços Climáticos da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC-CSC), a Agência de Segurança à Navegação Aérea em África e Madagáscar (ASECNA) e os Centros Regionais de Formação da OMM em África (WMO RTCs);

Reconhecendo a importância dos programas em África, tais como o ClimDev África, que se dedica a observações climáticas, Monitoria e Segurança do Meio Ambiente em África (MESA) com base em observações por satélite, Apoio Institucional para o Clima Africano e os Serviços Africanos de Aviso Prévio e Climático (AEWACS); e, em particular, o apoio do Banco Africano de Desenvolvimento (BAD), da Comissão Económica das Nações Unidas para a África (UNECA) e da Comissão da União Africana (AUC);

Conscientes da oportunidade apresentada na Primeira Conferência de Ministros Responsáveis pela Meteorologia em África, realizada em Nairobi, de 12 a 16 de Abril de 2010, de reforçar a cooperação regional para uma abordagem comum com vista a enfrentar os desafios da consecução do desenvolvimento sustentável a nível regional;

Observando as lacunas em: redes de observação operacionais (superfície, água e ar); redes de telecomunicações; sistemas de análise e previsão de processamento de dados; sistemas de gestão e arquivo de dados climáticos; bem como sistemas de informação e disseminação de produtos; incluindo o capital de recursos humanos e o seu impacto negativo na fiabilidade das informações e serviços meteorológicos e climáticos, e tendo em conta a necessidade de abordar colectivamente esta situação para permitir que os Serviços Meteorológicos e Hidrológicos Nacionais em África cumpram os seus mandatos nacionais, regionais e internacionais;

Recordando que a Cimeira de Chefes de Estado e de Governo da União Africana realizada em Adis Abeba, Etiópia, em Janeiro de 2011, aprovou a Decisão N° EX.CL/Dec.606 (XVIII) que tomou nota dos resultados da Primeira Conferência de Ministros Responsáveis pela Meteorologia em África, em Nairobi, 12 - 16 de Abril de 2010, que recomendou a plena implementação do processo AMCOMET;

Reafirmando o nosso compromisso de fortalecer e sustentar as NMHSs, fornecendo-lhes todos os recursos necessários e estruturas institucionais e legais adequadas para que possam desempenhar plenamente as suas funções;

Reiteramos a nossa determinação em cumprir a nossa responsabilidade de envidar esforços conjuntos para trabalhar em conjunto na exploração com eficácia e eficiência de todo o potencial da meteorologia aplicada e das geociências relacionadas para alcançar o desenvolvimento sustentável para o benefício de nossas gerações actuais e futuras;

Observando o apoio oferecido pela Organização Meteorológica Mundial no desenvolvimento da Estratégia Africana Integrada em Meteorologia (Meteorologia e Clima) e seu Plano de Implementação e Mobilização de Recursos, para assegurar que os Serviços Meteorológicos e Hidrológicos Nacionais em África possam melhor abordar a variabilidade e mudança climática e construir resiliência das comunidades para lidar com os impactos adversos dos extremos climáticos;

ADOTAMOS a presente Constituição da Conferência Ministerial Africana sobre a Meteorologia (AMCOMET) como a Autoridade Ministerial da Meteorologia em África.

TABELA DE CONTEÚDOS

PREÂMBULO	2
TABELA DE CONTEÚDOS	4
CAPÍTULO I: DISPOSIÇÕES GERAIS	6
ARTIGO 1: DESIGNAÇÃO	6
ARTIGO 2: VISÃO e MISSÃO DA AMCOMET	6
ARTIGO 3: OBJECTIVOS DA AMCOMET	6
CAPÍTULO II: ARRANJOS INSTITUCIONAIS	6
ARTIGO 4: FUNÇÕES DA AMCOMET	6
ARTIGO 5: COMPOSIÇÃO DA AMCOMET	7
ARTIGO 6: FUNÇÕES DA CONFERÊNCIA	7
Artigo 6.1: FUNÇÃO E DIREITOS DA CONFERÊNCIA PARA IMPOR SANÇÕES	7
Artigo 6.2: SESSÕES ORDINÁRIAS DA CONFERÊNCIA	8
Artigo 6.3: SESSÕES EXTRAORDINÁRIAS	8
ARTIGO 7: ADESÃO A MEMBRO E PARCERIA COM A AMCOMET	8
Artigo 7.1: COMPROMISSO DOS ESTADOS MEMBROS	8
Artigo 7.2: RETIRADA DOS ESTADOS MEMBROS	8
Artigo 7.3: OBSERVADORES	8
Artigo 7.4: COOPERAÇÃO INSTITUCIONAL	9
Artigo 7.5: CONSELHEIROS	9
ARTIGO 8: MESA DA COMISSÃO	9
Artigo 8.1: COMPOSIÇÃO DA MESA DA COMISSÃO	9
Artigo 8.2: FUNÇÕES DA MESA DA COMISSÃO	9
Artigo 8.3: FUNÇÕES DOS MEMBROS DA COMISSÃO	10

ARTIGO 9 : O SECRETARIADO DA AMCOMET	10
ARTIGO 10 : ÓRGÃOS SUBSIDIÁRIOS	10
ARTIGO 11 : LÍNGUA DE TRABALHO DA AMCOMET	11
CAPÍTULO III: QUESTÕES FINANCEIRAS	11
ARTIGO 12 : ORÇAMENTO E PROGRAMA DE CONTRIBUIÇÕES	11
ARTIGO 13 : FUNDO FIDUCIÁRIO E GESTÃO FINANCEIRA	11
CAPÍTULO IV: DISPOSIÇÕES FINAIS	12
ARTIGO 14 : ENTRADA EM VIGOR DA CONSTITUIÇÃO	12
Artigo 14.1: EMENDAS	12
Artigo 14.2: RESOLUÇÃO DE DISPUTAS	12
Artigo 14.3: DEPOSITÁRIO	12
Artigo 14.4: DISSOLUÇÃO	12
ARTIGO 15 : TEXTO AUTÊNTICO	12

CAPÍTULO I: DISPOSIÇÕES GERAIS

ARTIGO 1: DESIGNAÇÃO

A Designação da Autoridade Intergovernamental Ministerial Africana em Meteorologia será a Conferência Ministerial Africana sobre a Meteorologia (doravante referida com "AMCOMET"), que será composta por Ministros Africanos Responsáveis pela Meteorologia em África.

A AMCOMET é constituída como a Autoridade Intergovernamental Ministerial Africana em Meteorologia.

ARTIGO 2: VISÃO E MISSÃO DA AMCOMET

Tendo em consideração os interesses dos Estados-Membros:

A Visão da AMCOMET é ter um quadro de cooperação, segurança, desenvolvimento socioeconómico e erradicação da pobreza a nível pan-africano, através de uma boa governação e aplicação da ciência da meteorologia e das ciências relacionadas.

A Missão da AMCOMET é fornecer liderança política e orientação, orientação política e advocacia na prestação de serviços meteorológicos e climáticos que satisfaçam as necessidades da sociedade.

ARTIGO 3: OBJECTIVOS DA AMCOMET

A AMCOMET apoiará os seus Estados Membros na resolução dos principais desafios relacionados com a prestação de serviços meteorológicos e climáticos em África. A AMCOMET providenciará, *inter alia*, um fórum permanente no qual os Ministros Africanos responsáveis pela meteorologia poderão discutir assuntos relacionados com o desenvolvimento da meteorologia e suas aplicações, incluindo a sua contribuição para o desenvolvimento socioeconómico em África. Os objectivos da AMCOMET são mais detalhados no Regulamento da AMCOMET.

CAPÍTULO II: DISPOSIÇÕES INSTITUCIONAIS

ARTIGO 4: FUNÇÕES DA AMCOMET

- 1) A AMCOMET, em colaboração com a Organização Meteorológica Mundial (OMM), Comissão da União Africana, Comunidades Económicas Regionais e outras organizações, será responsável e dará voz política sobre questões meteorológicas e Hidro-Meteorológicas, incluindo a ciência das Mudanças climáticas em África.
- 2) As funções da AMCOMET são as seguintes:
 - a) Fornecer orientação política sobre questões meteorológicas e políticas relacionadas à medida que se aplicam ao desenvolvimento sustentável;

- 
- b) Promover a coordenação, harmonização e integração da meteorologia e suas aplicações para o sólido desenvolvimento socioeconómico de África, em particular, a gestão do risco de desastres, segurança alimentar, saúde, transportes, energia, ambiente e recursos hídricos;
 - c) Apoiar a política de desenvolvimento e propostas legislativas sobre questões meteorológicas a nível regional;
 - d) Promover o diálogo intergovernamental e regional para a boa gestão e integração de considerações meteorológicas nas estratégias de redução da pobreza, saúde e meio ambiente, inclusive planos internacionais de desenvolvimento;
 - e) Colaborar com outros órgãos da União Africana em questões de meteorologia;
 - f) Colaborar com os órgãos constituintes da OMM, em particular, a Associação Regional I (RAI, África) e as Comissões Técnicas (CTs);
 - g) Desenvolver e promover abordagens políticas comuns sobre questões de interesse mútuo e colectivamente promover essas políticas em fóruns internacionais; e
 - h) Promover orientações políticas sobre a pesquisa e desenvolvimento tecnológico, colecta e intercâmbio de informações, desenvolvimento de capacidades e aplicação de tecnologias apropriadas na ciência da meteorologia e suas aplicações.
- 3) A AMCOMET desempenhará um papel consultivo e de liderança; e será competente, *inter alia*, para:
- a) Facilitar a aprovação da implementação de iniciativas meteorológicas em África;
 - b) Fazer recomendações gerais ou específicas aos Estados Membros e outros organismos, incluindo a União Africana, relativamente à gestão meteorológica em África; e
 - c) Mobilizar os recursos necessários para alcançar os objectivos da AMCOMET.
- 4) As actividades da AMCOMET serão realizadas a nível nacional, sub-regional e regional, conforme apropriado.

ARTIGO 5: COMPOSIÇÃO DA AMCOMET

A AMCOMET será composto da seguinte forma:

- 1) A Conferência, conforme descrito no Artigo 6;
- 2) A Comissão da Conferência, conforme descrito no Artigo 8;
- 3) O Secretariado, conforme descrito no Artigo 9; e
- 4) Órgãos Subsidiários, conforme descrito no Artigo 10.

ARTIGO 6: FUNÇÕES DA CONFERÊNCIA**ARTIGO 6.1: FUNÇÕES DA CONFERÊNCIA E DIREITO DE IMPOR SANÇÕES**

- 1) A Conferência será a principal entidade decisória da AMCOMET; e
- 2) De acordo com esta Constituição, as funções da Conferência serão:
 - a) Tomar decisões sobre todos os assuntos de políticas relacionadas com a meteorologia em África;
 - b) Rever o progresso geral da AMCOMET;
 - c) Appreciar e aprovar o (s) plano (s) estratégico (s), programas e iniciativas da AMCOMET;
 - d) Fornecer a orientação política da AMCOMET;
 - e) Eleger os membros da Comissão da AMCOMET;
 - f) Aprovar o Regulamento Financeiro e o Regulamento Interno da AMCOMET e;
 - g) Desempenhar qualquer outra função que lhe seja confiada por esta Constituição.
- 3) A Conferência terá o poder, mediante recomendação da Comissão, de determinar as sanções apropriadas, incluindo a duração, a serem impostas a qualquer Estado Membro que não cumpra as suas obrigações financeiras ou contribuições para os orçamentos da Conferência da seguinte maneira:
 - a) Negação de participação em reuniões;
 - b) Negação do direito de voto numa reunião; e
 - c) Negação de apresentar um candidato para qualquer cargo na Conferência ou Secretariado ou para beneficiar de qualquer actividade ou compromisso, inerente a esta Conferência.
- 4) A Comissão aplicará as sanções impostas pela Conferência em relação a atrasos ou incumprimento de uma contribuição financeira ou de outra obrigação.

ARTIGO 6.2: SESSÕES ORDINÁRIAS DA CONFERÊNCIA

A Conferência realizará a suas Sessões Ordinárias uma vez a cada dois (2) anos e, no decurso da sua Sessão, decidirá a data e o local da Sessão Ordinária seguinte.

ARTIGO 6.3: SESSÕES EXTRAORDINÁRIAS

- 1) A Conferência poderá convocar Sessões Extraordinárias entre as Sessões Ordinárias, conforme determinado pela Comissão ou pela Conferência; e

- 2) As condições para a realização de uma Sessão Extraordinária serão estipuladas nas Regras de Procedimento.

ARTIGO 7: ADESÃO A MEMBRO E PARCERIA COM A AMCOMET

1) A AMCOMET estará aberta a todos os estados membros das Nações Unidas em África e

2) A AMCOMET será composta pelos Ministros Responsáveis pela Meteorologia em África;

3) Um Estado Membro será considerado membro da AMCOMET aquando da assinatura desta Constituição por uma pessoa devidamente autorizada pelo governo de um Estado Membro.

ARTIGO 7.1: COMPROMISSO DOS ESTADOS MEMBROS

Os Estados-Membros cooperam entre si e, sempre que apropriado e possível, cooperam com outros Estados e organizações para:

- 1) Dar pleno efeito às disposições desta Constituição;
- 2) Melhorar a colaboração individual e colectiva na adoção das políticas e medidas no âmbito desta Constituição;
- 3) Harmonizar as políticas aos níveis regional, sub-regional e nacional, conforme apropriado;
- 4) Fornecer recursos, vontade política e apoio aos programas e actividades da AMCOMET.

ARTIGO 7.2: RETIRADA DOS ESTADOS MEMBROS

Na eventualidade de um Estado Membro pretender retirar a sua composição da AMCOMET, será necessário um período de pré-aviso de seis (6) meses para facilitar o processo formal de retirada e assegurar que as obrigações incumbidas ao referido Estado Membro sejam cumpridas antes da sua retirada.

ARTIGO 7.3: OBSERVADORES

- 1) A Conferência poderá convidar observadores para a suas sessões. Estes Observadores poderão incluir os seguintes:
 - a) Comunidades Económicas Regionais, instituições e organizações nacionais ou regionais, governos e sociedade civil, organizações multilaterais internacionais e o sector privado, cujas actividades se relacionem com a gestão meteorológica, a ciência da meteorologia, hidrologia operacional e suas aplicações e desenvolvimento sustentável;
 - b) Agências especializadas das Nações Unidas, incluindo a Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO), Programa das Nações Unidas para o Ambiente (UNEP), Comissão Oceanográfica Internacional / Organização das Nações Unidas para a

Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), Estratégia Internacional das Nações Unidas para a Redução de Desastres (UNISDR) Organização para a Alimentação e Agricultura (FAO), Organização Mundial de Meteorologia (OMM), entre outros;

c) Estados Membros da Organização Mundial de Meteorologia;

d) Parceiros de Desenvolvimento e Agências de Ajuda; e

e) Especialistas ou Grupo de Especialistas.

2) As condições de admissão e participação dos observadores serão as prescritas no Regulamento dos Procedimentos 1 da AMCOMET.

ARTIGO 7.4: COOPERAÇÃO INSTITUCIONAL

- 1) A AMCOMET irá cooperar e colaborar com todas as instituições nacionais e regionais Africanas activas no campo da meteorologia e dos campos meteorológicos e climáticos relacionados, bem como no desenvolvimento sustentável.
- 2) A AMCOMET irá trabalhar com o total apoio da Comissão da União Africana (AUC), com as Comunidades Económicas Regionais (CERs) e com a Organização Mundial de Meteorologia (OMM).
- 3) A AMCOMET irá manter relações de trabalho e de cooperação com o Banco Africano de Desenvolvimento e outras instituições financeiras, as Nações Unidas e suas agências, e outras organizações capazes de auxiliar ou colaborar na realização dos objectivos da AMCOMET.

ARTIGO 7.5: CONSELHEIROS

Os Representantes Permanentes Nacionais da OMM serão os principais Conselheiros do Ministros responsáveis pela Meteorologia em todos os assuntos relacionados com a AMCOMET.

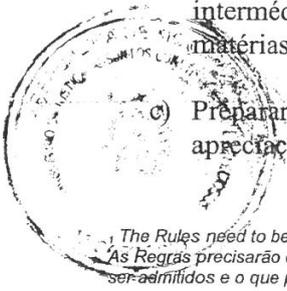
ARTIGO 8: MESA DA COMISSÃO

ARTIGO 8.1: COMPOSIÇÃO DA MESA DA COMISSÃO

- 1) Em cada Sessão Ordinária, a Conferência elegerá os membros da Mesa da Comissão.
- 2) Os membros da Mesa da Comissão serão eleitos da seguinte forma:
 - a) O Presidente da Mesa da Comissão;
 - b) Três Vice-presidentes; e
 - c) O relator.
- 3) O Presidente da Mesa da Comissão da AMCOMET será também o Presidente da Conferência.

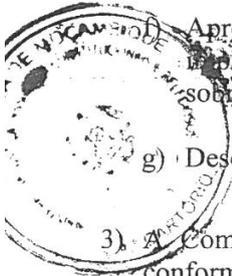
ARTIGO 8.2: FUNÇÕES DA MESA DA COMISSÃO

- 1) Por este meio, é criada a Mesa da Comissão da AMCOMET.
- 2) As funções da Mesa da Comissão da AMCOMET incluirão as seguintes:
 - a) Supervisionar as questões da Conferência e as actividades do Secretariado da AMCOMET entre as sessões da Conferência;
 - b) Executar, entre uma sessão Ordinária da Conferência e a seguinte, as actividades intermédias em nome da Conferência que sejam necessárias, dando prioridade às matérias sobre as quais a Conferência tenha anteriormente registado a sua aprovação;
 - c) Preparar as questões, entre outros, projectos de resolução e recomendações para apreciação na sessão seguinte da Conferência;



The Rules need to be amended to take into account the expanded attendance of observers, how they should be admitted and what they can do during the sessions and between sessions
As Regras precisarão de ser emendadas para levar em consideração a frequência ampla de observadores, a forma como deverão ser admitidos e o que podem fazer durante as sessões e entre as sessões

- d) Supervisionar a implementação das políticas e decisões da Conferência, a execução do orçamento da Conferência e a condução dos programas da Conferência;
- e) Providenciar orientação e assessoria ao Secretariado sobre a implementação das decisões da Conferência, relacionamento entre a AMCOMET e os Estados Membros, preparação de reuniões e sobre quaisquer outras questões relacionadas com o exercício das funções da AMCOMET e do Secretariado;



- f) Apresentar propostas à Conferência sobre qualquer assunto relacionado com a implementação dos objectivos e funções da AMCOMET e informar a Conferência sobre as actividades realizadas entre as sessões da Conferência;
 - g) Desempenhar quaisquer outras funções que lhe possam ser confiadas pela Conferência.
- 3) A Comissão da AMCOMET poderá nomear tais comités *ad hoc* para o assessorar, conforme considerado apropriado e necessário, na implementação das suas funções.
- 4) A Comissão da AMCOMET, em consulta com a OMM e a AUC, deverá reunir pelo menos uma vez por ano e em qualquer outro momento que as circunstâncias o justificarem.

ARTIGO 8.3: FUNÇÕES DOS MEMBROS DA MESA DA COMISSÃO

- 1) As funções dos membros da Mesa da Comissão serão definidas pelo Regulamento Interno.
- 2) Um Estado membro eleito para a Comissão da AMCOMET deverá:
 - a) Facilitar a participação do seu representante nas reuniões e actividades da AMCOMET;
 - b) Solicitar opinião dos Estados Membros na sua sub-região e monitorar as questões de interesse na sub-região relacionadas com a missão da AMCOMET, a fim de fortalecer a coordenação sub-regional nas comunidades económicas sub-regionais para que as decisões e acções tomadas a esse nível sejam do interesse de cada Estado. Fortalecer ainda o papel das comunidades económicas sub-regionais e das conferências sub-regionais.

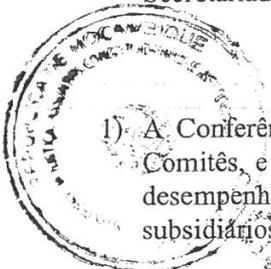
ARTIGO 9: O SECRETARIADO DA AMCOMET

- 1) Por este meio, é criado o Secretariado da AMCOMET. As funções e o pessoal do Secretariado serão os previstos no Regulamento Interno.
- 2) A OMM, em colaboração com a Comissão da União Africana, apoiará a AMCOMET no desempenho das suas funções, conforme descrito no Regulamento Interno.
- 3) O Secretariado será inicialmente acolhido pela OMM até ao momento em que a AMCOMET estabelecer um Secretariado independente, conforme previsto no Regulamento Interno.
- 4) Enquanto o Secretariado da AMCOMET for acolhido pela OMM, o Director do Secretariado, responsável pelo funcionamento diário da AMCOMET e dos seus órgãos

subsidiários, o pessoal Profissional e Técnico do Secretariado da AMCOMET será nomeado pela OMM.

- 5) Na eventualidade de a AMCOMET ter um Secretariado independente, o Director do Secretariado, responsável pelo funcionamento diário da AMCOMET e dos seus órgãos subsidiários, será nomeado pela Conferência. O pessoal Profissional e Técnico do Secretariado da AMCOMET será nomeado pela Comissão da AMCOMET.

ARTIGO 10: ÓRGÃOS SUBSIDIÁRIOS

- 
- 1) A Conferência poderá estabelecer órgãos subsidiários, tais como Grupos de Trabalho, Comitês, e Comitês Técnicos Inter-agências, com carácter permanente ou ad-hoc, para o desempenho efectivo das suas funções. As modalidades para o estabelecimento de órgãos subsidiários serão estabelecidas no Regulamento Interno.
 - 2) A adesão a órgãos subsidiários estará aberta para:
 - 3) Os Representantes Permanentes (PR) da Associação Regional I da OMM, ou seus representantes;
 - b) Os Representantes da OMM, da União Africana, da Comissão Económica das Nações Unidas para África, Banco Africano de Desenvolvimento, organizações sub-regionais Africanas e agrupamentos económicos, agências especializadas, programas e órgãos relevantes do sistema das Nações Unidas, organizações não-governamentais especializadas, sector privado e sociedade civil; e
 - c) A Conferência terá o prerrogativa de convidar, conforme julgar conveniente, outras pessoas e / ou entidades não representadas acima.
 - 3) Não haverá restrição ao prazo limite de um membro em Órgãos Subsidiários.
 - 4) As funções dos órgãos subsidiários incluem as seguintes:
 - a) Reunião antes da realização da Conferência; e
 - b) Fornecimento de informação técnica ou especializada, assessoria técnica e / ou documentação necessária para a AMCOMET.
 - 5) O Presidente da Associação Regional da OMM I, ou seu representante, será convidado para as reuniões dos Órgãos Subsidiários como observador.
 - 6) O Grupo de Gestão da Associação Regional I da OMM, ou o seu sucessor, será convidado para as reuniões dos Órgãos Subsidiários como observador.

ARTIGO 11: LÍNGUAS DE TRABALHO DA AMCOMET

- 1) As línguas oficiais de trabalho da AMCOMET são as seguintes:
 - a) Inglês e Francês (obrigatório); e

- b) Árabe, Português, Espanhol, Kiswahili (conforme necessário e sujeito à disponibilidade de recursos financeiros).
- 2) As condições para as Línguas e Registos deverão ser estipuladas no Regulamento Interno.

CAPÍTULO III: QUESTÕES FINANCEIRAS

ARTIGO 12: ORÇAMENTO E CRONOGRAMA DE CONTRIBUIÇÕES

- 1) Em cada Sessão Ordinária da Conferência, será aprovado um orçamento para o período financeiro da Sessão.
- 2) O cronograma das contribuições dos Estados Membros da AMCOMET deverá ser previsto nas Regras de Procedimento.

ARTIGO 13: FUNDO FIDUCIÁRIO E GESTÃO FINANCEIRA

- 1) Por este meio, é estabelecido um Fundo Fiduciário e a sua administração será estabelecida nas Regras de Procedimento.
- 2) O Director do Secretariado da AMCOMET será responsável pela gestão financeira da AMCOMET. Os pormenores da gestão financeira dos fundos da AMCOMET, bem como os requisitos de auditoria financeira, deverão ser previstos nas Regras de Procedimento.

CAPÍTULO IV: DISPOSIÇÕES FINAIS

ARTIGO 14: ENTRADA EM VIGOR DA CONSTITUIÇÃO

- 1) A presente Constituição entrará provisoriamente em vigor quando aprovada pela Conferência, com a participação de pelo menos dois terços dos Estados Membros.
- 2) Esta Constituição entrará definitivamente em vigor após ter sido devidamente assinada por dois terços dos representantes com plenos poderes dos Estados membros.
- 3) A AMCOMET convida a Comissão da União Africana a assinar esta Constituição após a sua adopção pela Conferência.

ARTIGO 14.1: EMENDAS

- 1) Qualquer Estado Membro poderá propor uma emenda ou anexo a esta Constituição.
- 2) Emendas ou anexos a esta Constituição serão adotados numa Sessão da Conferência Ordinária.
- 3) O texto de qualquer proposta de emenda ou anexo deverá ser comunicado pelo Estado Membro ao Secretariado pelo menos seis meses antes da reunião em que é proposto para adopção.
- 4) O Director do Secretariado deverá depositar propostas de emendas ou anexos ao Depositário (ver Artigo 14.3).

- 5) Os Estados-Membros envidarão todos os esforços para chegar a acordo consensual sobre qualquer proposta de emenda ou anexo.
- 6) Quando todos os esforços de consenso tiverem sido esgotados, a emenda ou o anexo somente serão adotados quando dois terços dos Estados Membros presentes nessa sessão votarem com pelo menos dois terços dos Estados Membros presentes e com direito a voto.
- 7) Uma emenda ou anexo a esta Constituição constituirá parte integrante da Constituição.

ARTIGO 14.2: RESOLUÇÃO DE LITÍGIOS

Qualquer questão ou disputa decorrente da interpretação ou aplicação da presente Constituição que não possa ser resolvida por meio de negociação ou por meios pacíficos será submetida a um tribunal de arbitragem de acordo com as Regras de Procedimento.

ARTIGO 14.3: DEPOSITÓRIO

O Secretariado da AMCOMET será o Depositário desta Constituição.

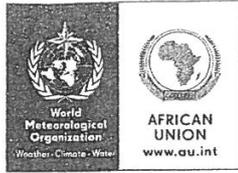
ARTIGO 14.4: DISSOLUÇÃO

- 1) A AMCOMET poderá ser dissolvida por uma resolução apoiada por dois terços de todos os Membros que participarem na sessão, na qual pelo menos dois terços de todos os Membros estejam representados e com direito a voto.
- 2) Em caso de dissolução, os activos da AMCOMET serão usados para liquidar os activos e passivos; e o tratamento do saldo de activos será decidido pelo árbitro legalmente designado, em consulta com a AUC e OMM

ARTIGO 15: TEXTO AUTÊNTICO

O texto original desta Constituição será em Inglês e Francês, ambos igualmente autênticos.

APROVADO na Cidade da Praia, Cabo Verde, aos 14 de Fevereiro dois mil e quinze.



AMCOMET-3/Doc. 5.1 Rev.1
14 February 2015
APPROVED



CONSTITUTION OF THE AFRICAN MINISTERIAL CONFERENCE ON METEOROLGY

PREAMBLE

WE, the Ministers Responsible for Meteorology in Africa:

Recalling the outcomes of the Nairobi Ministerial Declaration, notably the establishment of the African Ministerial Conference on Meteorology (AMCOMET) in April 2010;

Recognizing that the African Ministerial Conference on Meteorology (AMCOMET) is the main African Ministerial inter-governmental body responsible for all policy matters relating to meteorology and its development in Africa;

Recognizing National Meteorological and Hydrological Services (NMHSs) as a fundamental component of national development infrastructure of our countries and of the continent and a contributor to security and sustainable development, particularly poverty reduction efforts, climate change adaptation and disaster risk reduction;

Noting the increasing risks and threats to sustainable development associated with natural disasters of which about 90% are due to or aggravated by extreme hydro-meteorological events; and that African countries are facing multi-faceted challenges of climate variability and change that require, among others, decision-making based on scientifically sound data and information by governments and communities in order to develop adaptation strategies and action plans as part of the ongoing development processes and policies at national, sub-regional and continental levels;

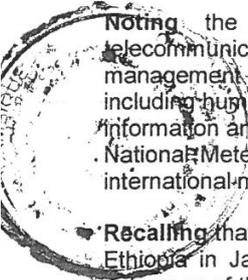
Taking into account the African Union Summit Decision on climate change and development, adopted by the 8th General Assembly in 2007 in Addis Ababa, Ethiopia, whereupon the Assembly expressed strong concerns about the vulnerability of Africa's socio-economic sectors and productive systems to climate variability and change and further noting that African countries demonstrably require additional resources for adaptation towards meeting the Millennium Development Goals (MDGs; 2000-2015), Hyogo Framework for Action (2005-2015), relevant Sustainable Development Goals (SDGs) and Post-2015 Framework for Disaster Risk Reduction;

Referring to Resolution 26 (Cg.XIII) of the World Meteorological Organization (WMO) Congress XIII in 1999 on the Role and Operation of National Meteorological and Hydrological Services which urges WMO Members to mandate the NMHSs as the official authoritative voice in issuing weather warnings for public safety to help minimize risks to the health and safety of citizens as well as the primary national authority and official source of information and policy advice on the present and future state of the atmosphere and other aspects of national weather and climate, in support of policy development and the need to meet national, regional and international responsibilities in the effective implementation of the WMO programmes;

Recognizing the support provided to National Meteorological and Hydrological Services by the regional climate institutions and centres, including the African Centre for Meteorological Applications for Development (ACMAD), the Centre for Training, Research and Applications of Agrometeorology and Operational Hydrology (AGRHYMET), the specialized institution of Permanent Interstates Committee for Drought Control in the Sahel (CILSS), the Intergovernmental Authority on Development (IGAD) Climate Prediction and Applications Centre (ICPAC), the Southern African Development Community Climate Services Centre (SADC-CSC), Agency for Aerial Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA) and the WMO Regional Training Centres in Africa (WMO RTCs);

Recognizing the importance of programmes in Africa such as ClimDev Africa, which is focused on climate observations, the Monitoring of Environment and Security in Africa (MESA) based on satellite observations, Institutional Support for African Climate, and the African Early Warning and Climate Services (AEWACS); and particularly, the support of the African Development Bank (AfDB), UN Economic Commission for Africa (UNECA), and the African Union Commission (AUC);

Conscious of the opportunity presented at the First Conference of Ministers Responsible for Meteorology in Africa, which took place in Nairobi, 12-16 April 2010, to enhance regional cooperation for a common approach in tackling the challenges of achieving sustainable development at the regional levels;



Noting the gaps in: operational observational networks (surface, water and air); telecommunication networks; data processing analysis and forecasting systems; climate data management and archiving systems; as well as information and product dissemination systems; including human resource capital and their negative impact on the reliability of weather and climate information and services, and in view of the need to collectively address this situation to enable the National Meteorological and Hydrological Services in Africa to fulfil their national, regional and international mandates;

Recalling that the African Union Summit of Heads of State and Government held in Addis Ababa, Ethiopia in January 2011, adopted Decision No. EX.CL/Dec.606 (XVIII) that took note of the outcomes of the First Conference of Ministers Responsible for Meteorology in Africa, in Nairobi, 12 – 16 April 2010, which recommended the full implementation of the AMCOMET process;

Reaffirming our commitment to strengthen and sustain NMHSs by providing them with all necessary resources and adequate institutional and legal frameworks to enable them to fully perform their roles;

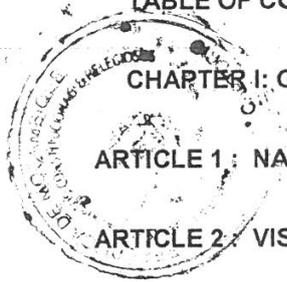
Reiterate our determination to fulfil our responsibility of making concerted efforts to work jointly to effectively and efficiently exploit the full potential of applied meteorology and related geo-sciences to achieve sustainable development for the benefit of our present and future generations;

Noting the support offered by the World Meteorological Organisation in developing the Integrated African Strategy on Meteorology (Weather and Climate Services) and its Implementation and Resource Mobilization Plan, to ensure that National Meteorological and Hydrological Services in Africa can better address climate variability and change and build resilience of communities to cope with the adverse impacts of climate extremes;

ADOPT this Constitution of the African Ministerial Conference on Meteorology (AMCOMET) as the Ministerial Authority on meteorology in Africa.

TABLE OF CONTENTS

PREAMBLE.....	2
TABLE OF CONTENTS.....	4
CHAPTER I: GENERAL PROVISIONS.....	6
ARTICLE 1 : NAME.....	6
ARTICLE 2 : VISION and MISSION OF AMCOMET	6
ARTICLE 3 : OBJECTIVES OF AMCOMET	6
CHAPTER II: INSTITUTIONAL ARRANGEMENTS.....	6
ARTICLE 4 : FUNCTIONS OF AMCOMET	6
ARTICLE 5 : COMPOSITION OF AMCOMET	7
ARTICLE 6 : FUNCTIONS OF THE CONFERENCE	7
Article 6.1: CONFERENCE FUNCTIONS AND RIGHT TO IMPOSE SANCTIONS.....	7
Article 6.2: ORDINARY SESSIONS OF THE CONFERENCE	8
Article 6.3: EXTRAORDINARY SESSIONS.....	8
ARTICLE 7 : MEMBERSHIP OF and PARTNERSHIP WITH AMCOMET	8
Article 7.1: COMMITMENT OF MEMBER STATES.....	8
Article 7.2: WITHDRAWAL OF MEMBER STATES.....	8
Article 7.3: OBSERVERS	8
Article 7.4: INSTITUTIONAL COOPERATION.....	9
Article 7.5: ADVISERS	9
ARTICLE 8 : BUREAU.....	9
Article 8.1: COMPOSITION OF THE BUREAU	9
Article 8.2: FUNCTIONS OF THE BUREAU	9



Article 8.3: FUNCTIONS OF THE BUREAU MEMBERS	10
ARTICLE 9 : THE SECRETARIAT OF AMCOMET	10
ARTICLE 10 : SUBSIDIARY ORGANS	10
ARTICLE 11 : WORKING LANGUAGES OF AMCOMET	11
CHAPTER III: FINANCIAL MATTERS	11
ARTICLE 12 : BUDGET AND SCALE OF CONTRIBUTIONS	11
ARTICLE 13 : TRUST FUND AND FINANCIAL MANAGEMENT	11
CHAPTER IV: FINAL PROVISIONS.....	12
ARTICLE 14 : ENTRY INTO FORCE OF THE CONSTITUTION	12
Article 14.1: AMENDMENTS	12
Article 14.2: DISPUTE SETTLEMENT	12
Article 14.3: DEPOSITORY	12
Article 14.4: DISSOLUTION	12
ARTICLE 15 : AUTHENTIC TEXT	13

CHAPTER I: GENERAL PROVISIONS

ARTICLE 1: NAME

The name of the African ministerial inter-governmental authority on meteorology shall be the African Ministerial Conference on Meteorology (hereinafter referred to as "AMCOMET"), which shall be composed of African Ministers responsible for meteorology in Africa.

AMCOMET is hereby constituted as the African ministerial inter-governmental authority on meteorology.

ARTICLE 2: VISION and MISSION OF AMCOMET

Taking into consideration the interests of Member States:

The Vision of AMCOMET is to have a framework for cooperation, security, socio-economic development and poverty eradication on a pan-African level through sound governance and the application of the science of meteorology and its related sciences.

The Mission of AMCOMET is to provide political leadership and guidance, policy direction and advocacy in the provision of weather and climate services that meet societal needs.

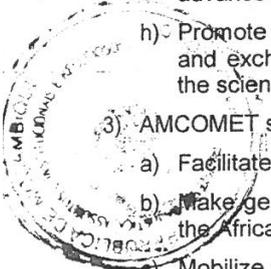
ARTICLE 3: OBJECTIVES OF AMCOMET

AMCOMET shall support its Member States in addressing the major challenges related to the delivery of weather and climate services in Africa. AMCOMET shall *inter alia* provide a permanent forum at which African Ministers responsible for meteorology can discuss matters related to the development of meteorology and its applications including its contribution to the socio-economic development in Africa. The objectives of AMCOMET are more fully detailed in the AMCOMET Rules of Procedure.

CHAPTER II: INSTITUTIONAL ARRANGEMENTS

ARTICLE 4: FUNCTIONS OF AMCOMET

- 1) AMCOMET shall, in collaboration with the World Meteorological Organization (WMO), African Union Commission, Regional Economic Communities and other organisations, be responsible and provide a political voice on meteorological and hydro-meteorological matters, including climate change science in Africa.
- 2) The functions of AMCOMET are to:
 - a) Provide policy guidance on meteorological issues and related policies as they apply to sustainable development;
 - b) Promote the coordination, harmonisation and integration of meteorology and its applications to sound socio-economic development of Africa, in particular, disaster risk management, food security, health, transportation, energy, environment and water resources;
 - c) Support the development policy and legislative proposals on meteorological matters at regional levels;
 - d) Foster intergovernmental and regional dialogue for sound management and integration of meteorological considerations into poverty reduction, health and environmental strategies, including international development plans;

- 
- e) Collaborate with other African Union organs on matters of meteorology;
 - f) Collaborate with WMO Constituent Bodies, in particular, Regional Association I (RAI, Africa) and Technical Commissions (TCs);
 - g) Develop and promote common policy approaches on issues of mutual concern and advance such policies collectively in international fora; and
 - h) Promote policy guidance on research and technology development, information collection and exchange, capacity development, and the application of appropriate technologies in the science of meteorology and its applications.
- 3) AMCOMET shall have an advisory and leading role; and shall be competent, inter alia, to:
- a) Facilitate the approval of the implementation of meteorological initiatives in Africa;
 - b) Make general or specific recommendations to Member States and other bodies, including the African Union, regarding meteorological management in Africa; and
 - c) Mobilize necessary resources for achieving the objectives of AMCOMET.
- 4) The activities of AMCOMET shall be undertaken at national, sub-regional and regional levels, as appropriate.

ARTICLE 5: COMPOSITION OF AMCOMET

AMCOMET shall be composed as follows:

- 1) The Conference; as established under Article 6;
- 2) The Bureau; as established under Article 8;
- 3) The Secretariat; as established under Article 9; and
- 4) Subsidiary Organs; as established under Article 10.

ARTICLE 6: FUNCTIONS OF THE CONFERENCE

Article 6.1: CONFERENCE FUNCTIONS AND RIGHT TO IMPOSE SANCTIONS

- 1) The Conference shall be the principal policy making entity of AMCOMET; and
- 2) In accordance with this Constitution, the functions of the Conference shall be to:
 - a) Make decisions on all policy matters related to meteorology in Africa;
 - b) Review overall progress of AMCOMET;
 - c) Consider and approve the strategic plan(s), programmes and initiatives of AMCOMET;
 - d) Provide the policy direction of AMCOMET;
 - e) Elect members of the Bureau of AMCOMET;
 - f) Approve Financial Regulations and Rules of Procedure of the AMCOMET, and;
 - g) Carry out any other function entrusted to it by this Constitution.
- 3) The Conference shall have the power, upon recommendation of the Bureau, to determine appropriate sanctions, including duration, to be imposed on any Member State that fails to meet its financial obligations or contribution to the budgets of the Conference in the following manner:
 - a) Denial of attendance at meetings;
 - b) Denial of the right to vote at a meeting; and
 - c) Denial to present a candidate for any position or post in the Conference or Secretariat or to

benefit from any activity or commitment, there from.

- 4) The Bureau shall apply the sanctions imposed by the Conference in respect of arrears or failure to meet a financial contribution or other obligation.

Article 6.2: ORDINARY SESSIONS OF THE CONFERENCE

The Conference shall hold its Ordinary Sessions once every two (2) years and during the course of its Session decide the date and venue of the next Ordinary Session.

Article 6.3: EXTRAORDINARY SESSIONS

- 1) The Conference may convene Extraordinary Sessions in between Ordinary Sessions as may be determined by the Bureau or the Conference; and
- 2) The conditions for holding an Extraordinary Session shall be provided for in the Rules of Procedure.

ARTICLE 7: MEMBERSHIP OF and PARTNERSHIP WITH AMCOMET

- 1) AMCOMET shall be open to all WMO and UN Member States in Africa;
- 2) AMCOMET shall consist of Ministers Responsible for Meteorology in Africa; and
- 3) A Member State shall be deemed member of AMCOMET upon signing of this Constitution by a person duly authorized by the government of a Member State.

Article 7.1: COMMITMENT OF MEMBER STATES

The Member States shall cooperate among themselves and, where appropriate and possible, cooperate with other States and organisations to:

- 1) Give full effect to the provisions of this Constitution;
- 2) Enhance individual and collective collaboration in adopting the policies and measures under this Constitution;
- 3) Harmonise policies at regional, sub-regional and national levels as appropriate;
- 4) Provide resources, political will and support for AMCOMET programmes and activities.

Article 7.2: WITHDRAWAL OF MEMBER STATES

In the event that a Member State wishes to withdraw its membership from AMCOMET, a notice period of six (6) months is required to facilitate the formal withdrawal process and ensure that existing obligations of said Member State are fulfilled prior to withdrawal.

Article 7.3: OBSERVERS

- 1) The Conference may invite observers to its meetings. Observers may include the following:
 - a) Regional Economic Communities, national or regional institutions and organisations, governments and civil society, international multilateral organisations and the private sector, whose activities relate to meteorological management, the science of meteorology, operational hydrology and its related applications and sustainable development;
 - b) Specialised United Nations agencies, including International Civil Aviation Organization (ICAO), United Nations Environment Programme (UNEP), International Oceanographic Commission / United Nations Education, Scientific and Cultural Organisation (UNESCO), United Nations International Strategy for Disaster Reduction (UNISDR), Food and Agriculture Organisation (FAO), World Meteorological Organization (WMO) among others;

- c) Member States of the World Meteorological Organization;
 - d) Development Partners and Aid Agencies; and
 - e) Experts or Group of Experts.
- 2) The conditions for admission and participation of observers shall be as prescribed in the Rules¹ of Procedure of AMCOMET.

Article 7.4: INSTITUTIONAL COOPERATION

- 1) AMCOMET shall cooperate and collaborate with all African national and regional institutions active in the field of meteorology and related weather and climate fields and sustainable development.
- 2) AMCOMET shall work with the full support of the African Union Commission (AUC), the Regional Economic Communities (RECs) and the World Meteorological Organization (WMO).
 - 3) AMCOMET shall maintain working relations and cooperate with the African Development Bank and other financial institutions, the United Nations and its agencies, and other organizations capable of assisting or collaborating in the achievement of AMCOMET's objectives.

Article 7.5: ADVISERS

The National Permanent Representatives with the WMO shall be the principal advisers of the Ministers Responsible for Meteorology on all matters related to AMCOMET.

ARTICLE 8: BUREAU

Article 8.1: COMPOSITION OF THE BUREAU

- 1) At each Ordinary Sessions, the Conference shall elect the members of the Bureau.
- 2) Members of the Bureau shall be elected as:
 - a) The Chairperson of the Bureau;
 - b) Three Vice Chairpersons; and
 - c) The Rapporteur.
- 3) The Chairperson of the Bureau of AMCOMET shall also be the Chairperson of the Conference.

Article 8.2: FUNCTIONS OF THE BUREAU

- 1) The Bureau of AMCOMET is hereby established.
- 2) The functions of the Bureau of AMCOMET shall include:
 - a) Overseeing the Conference affairs and the activities of the AMCOMET Secretariat between sessions of the Conference;
 - b) Carrying out, between one ordinary session of the Conference and the next, such interim activities on behalf of the Conference as may be necessary, giving priority to matters on which the Conference has previously recorded its approval;
 - c) Make preparations on issues, inter alia, draft resolutions and recommendations for consideration at the next session of the Conference;
 - d) Overseeing the implementation of policies and decisions of the Conference, the execution

¹ The Rules need to be amended to take into account the expanded attendance of observers, how they should be admitted and what they may do during the sessions and in between sessions.

of the Conference's budget and conduct of the Conference's programmes;

- e) Provide guidance and advice to the Secretariat on the implementation of the Conference decisions, relations between AMCOMET and Member States, preparation of meetings and on any other matters relating to the exercise of the functions of the AMCOMET and the Secretariat;
- f) Submit proposals to the Conference on any matter relating to the implementation of the objectives and functions of AMCOMET and report to the Conference on activities it has carried out between the session of the Conference, and;
- g) Perform any other functions that may be entrusted to it by the Conference.

3) The Bureau of AMCOMET may appoint such ad hoc committees to advise it, as deemed appropriate and necessary, in the implementation of its functions.

- 4) The Bureau of AMCOMET, in consultation with WMO and AUC, shall meet at least once in every year and at any other time that circumstances may warrant.

Article 8.3: FUNCTIONS OF THE BUREAU MEMBERS

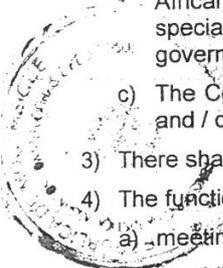
- 1) The functions of the members of the Bureau shall be defined by the Rules of Procedure.
- 2) A Member State elected to the Bureau of AMCOMET shall:
 - a) Facilitate the participation by its representative in meetings and activities of AMCOMET;
 - b) Solicit the opinion of Member States in its sub-region and monitor matters of interest in the sub-region that relate to AMCOMET's mission in order to strengthen sub-regional coordination in the sub-regional economic communities so that decisions and actions taken at that level are in the interest of each State. It further strengthens the role of sub-regional economic communities and sub-regional conferences.

ARTICLE 9: THE SECRETARIAT OF AMCOMET

- 1) A Secretariat of AMCOMET is hereby established. The functions and staffing of the Secretariat shall be provided for in the Rules of Procedure.
- 2) WMO, in collaboration with the African Union Commission, shall support AMCOMET in discharging its functions as outlined in the Rules of Procedure.
- 3) The Secretariat shall initially be hosted by WMO until such time that AMCOMET establishes an independent Secretariat, as provided in the Rules of Procedure.
- 4) While the AMCOMET Secretariat is hosted by WMO, the Director of the Secretariat, responsible for the day-to-day functioning of AMCOMET and its subsidiary organs, the Professional and Technical staff of the AMCOMET Secretariat shall be appointed by WMO.
- 5) In the event AMCOMET has an independent Secretariat, the Director of the Secretariat, responsible for the day-to-day functioning of AMCOMET and its subsidiary organs, shall be appointed by the Conference. The Professional and Technical staff of the AMCOMET Secretariat shall be appointed by the AMCOMET Bureau.

ARTICLE 10: SUBSIDIARY ORGANS

- 1) The Conference may establish subsidiary organs, such as Task Forces, Committees, Working Groups and Inter-Agency Technical Committees, on a permanent or ad-hoc basis, for the effective discharge of its functions. The modalities for the establishment of subsidiary organs shall be provided for in the Rules of Procedure.

- 
- 2) Membership of Subsidiary Organs shall be open to:
 - a) The WMO Permanent Representatives (PR) of Regional Association I, or their representatives;
 - b) Representatives of WMO, the African Union, the UN Economic Commission for Africa, the African Development Bank, African sub-regional organizations and economic groupings, specialized agencies, relevant programmes and organs of the UN system, specialized non-governmental organizations, the private sector, and civil society; and
 - c) The Conference shall have the authority to invite, as it deems appropriate, other persons and / or entities not represented above.
 - 3) There shall be no restriction to the term-limit of a member in Subsidiary Organs.
 - 4) The functions of Subsidiary Organs include:
 - a) meeting prior to the Conference; and
 - b) providing expert or technical information, technical advice and/or necessary documentation for AMCOMET.
 - 5) The President of the WMO's Regional Association I, or his representative, shall be invited to subsidiary organ meetings as an observer.
 - 6) The WMO Management Group of Regional Association I, or its successor, shall be invited to subsidiary organ meetings as observers.

ARTICLE 11: WORKING LANGUAGES OF AMCOMET

- 1) The official working languages of AMCOMET shall be the following:
 - a) English and French (mandatory); and
 - b) Arabic, Portuguese, Spanish, Swahili (as required and subject to availability of financial resources).
- 2) The conditions for Languages and Records shall be provided for in the Rules of Procedure.

CHAPTER III: FINANCIAL MATTERS

ARTICLE 12: BUDGET AND SCALE OF CONTRIBUTIONS

- 1) At each Ordinary Session of the Conference, a budget for the financial period of the Session shall be adopted.
- 2) The scale of contributions of AMCOMET Member States shall be provided for in the Rules of Procedure.

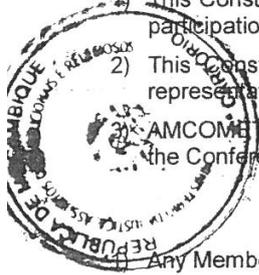
ARTICLE 13: TRUST FUND AND FINANCIAL MANAGEMENT

- 1) A Trust Fund is hereby established and its administration shall be provided for in the Rules of Procedure.
- 2) The Director of the Secretariat of AMCOMET shall be responsible for the management of the finances of AMCOMET. Details of the financial management of AMCOMET funds as well as financial audit requirements shall be provided for in the Rules of Procedure.

CHAPTER IV: FINAL PROVISIONS

ARTICLE 14: ENTRY INTO FORCE OF THE CONSTITUTION

- 1) This Constitution shall provisionally enter into force when adopted by the Conference with the participation of not less than two thirds of the Member States.
- 2) This Constitution shall definitively enter into force after it is duly signed by two thirds of representatives with full powers of the Member States.
- 3) AMCOMET invites the African Union Commission to sign this Constitution upon its adoption by the Conference.



Article 14.1: AMENDMENTS

- Any Member State may propose an amendment or annex to this Constitution.
- 2) Amendments or annexes to this Constitution shall be adopted at an Ordinary Session of the Conference.
 - 3) The text of any proposed amendment or annex shall be communicated by the Member State to the Secretariat at least six months before the meeting at which it is proposed for adoption.
 - 4) The Director of the Secretariat shall deposit proposed amendments or annexes to the Depository (See Article 14.3).
 - 5) The Member States shall make every effort to reach agreement on any proposed amendment or annex by consensus.
 - 6) Where all efforts at consensus have been exhausted, the amendment or annex shall be adopted only when two thirds of the Member States present at that session so vote with at least two thirds of Member States present and voting.
 - 7) An amendment or annex to this Constitution shall form an integral part of the Constitution.

Article 14.2: DISPUTE SETTLEMENT

Any question or dispute concerning the interpretation or application of the present Constitution which cannot be settled by negotiation or by peaceful means shall be submitted to an arbitration tribunal according to the Rules of Procedure.

Article 14.3: DEPOSITORY

The Secretariat of AMCOMET shall be the Depository of this Constitution.

Article 14.4: DISSOLUTION

- 1) AMCOMET may be dissolved by a resolution supported by two thirds of all Members participating at the session in which at least two thirds of all Members are represented and voting.
- 2) In case of dissolution, the assets of the AMCOMET shall be used to liquidate the liabilities and obligations; and the treatment of the balance of assets shall be decided by the legally appointed arbitrator, in consultation with the AUC and WMO.

ARTICLE 15: AUTHENTIC TEXT

The original text of this Constitution shall be in English and French languages, both of which shall be equally authentic.

ADOPTED in Praia, Cabo Verde on the fourteenth day of February Two Thousand and Fifteen



AMCOMET



RATIFICATION OF THE CONSTITUTION OF THE AFRICAN MINISTERIAL CONFERENCE ON METEOROLOGY

WHEREAS the Constitution of the African Ministerial Conference on Meteorology was adopted during the Third Session of the African Ministerial Conference on Meteorology, in Praia, Cabo Verde, on 14 February 2015;

WHEREAS Article 14 of the Constitution provides that it shall provisionally enter into force when adopted by the Conference with the participation of not less than two thirds of representatives with full powers of the Members States;

AND WHEREAS Article 14 of the Constitution furthermore specifies that the latter shall enter into force after it is duly signed by two thirds of the representatives with full powers of the Member States;

NOW THEREFORE, _____ (name of State), having considered the Constitution, hereby signs and accepts the Constitution, and undertakes faithfully to abide by all the provisions contained therein.

IN WITNESS THEREOF, I have signed this Instrument and affixed hereunto the Seal of _____ (name of State).

Date: _____

(Signature by Head of State, Head of Government or Minister of Foreign Affairs or Minister Responsible for Meteorology authorized to sign on behalf of the State)

Seal: _____

Resolução n.º 48/2019**de 27 de Setembro**

Havendo necessidade de observar as formalidades previstas no artigo 23 sobre a entrada em vigor do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República de Moçambique e o Governo da República das Seychelles, ao abrigo do disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 203 da Constituição da República de Moçambique, o Conselho de Ministros determina:

Artigo 1. É ratificado o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República de Moçambique e o Governo da

República das Seychelles, assinado no dia 20 de Maio de 2019, em Maputo, cujo texto em anexo, é parte integrante da presente Resolução.

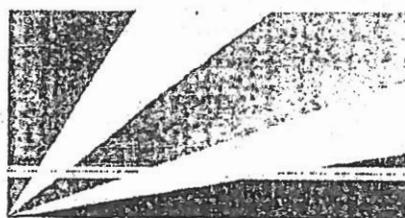
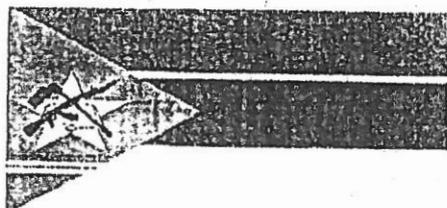
Art. 2. O Ministério dos Transportes e Comunicações é encarregue de estabelecer todos os mecanismos necessários para a implementação do presente Acordo.

Aprovada pelo Conselho de Ministros, aos 27 de Agosto de 2019.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *Carlos Agostinho do Rosário*.

**REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE****ACORDO SOBRE OS SERVIÇOS AÉREOS****ENTRE****O GOVERNO DA****REPÚBLICA DAS SEYCHELLES****E****O GOVERNO DA****REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE**



ACORDO SOBRE OS SERVIÇOS AÉREOS

ENTRE

**O GOVERNO DA
REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE**

E

**O GOVERNO DA
REPÚBLICA DAS SEYCHELLES**

**ACORDO SOBRE OS SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA
REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE E O GOVERNO DA REPÚBLICA DAS
SEYCHELLES**

PREÂMBULO

O Governo da República de Moçambique e o Governo da República das Seychelles (doravante designados conjuntamente de "Partes Contratantes" e separadamente de "Parte Contratante");

SENDO partes;

da Declaração de Yamoussoukro, sobre a Nova Política de Transporte Aéreo em África, adoptada a 7 de Outubro de 2008;

da Declaração de Yamoussoukro relativa à implementação da Declaração de Yamoussoukro sobre a liberalização do Acesso aos Mercados de Transporte Aéreo em África, a 14 de Novembro de 1999, como endossado pelos Chefes de Estado da Organização da Unidade Africana (OUA), em Julho de 2000; e

da Convenção sobre Aviação Civil Internacional aberta à assinatura em Chicago, no dia sete de Dezembro de 1944;

RECONHECENDO a importância do transporte aéreo como um meio da criação e preservação da amizade, entendimento e cooperação entre os povos dos dois países;

DESEJANDO contribuir para o progresso da Aviação Civil Internacional;

DESEJANDO celebrar um Acordo para o estabelecimento de serviços aéreos entre e fora dos seus respectivos territórios;

ACORDARAM o seguinte:

ARTIGO 1

DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente Acordo, salvo indicação do contexto em contrário;

"**Autoridade Aeronáutica**" significa, no caso da República de Moçambique, o Instituto de Aviação Civil de Moçambique, o Ministério dos Transportes e Comunicações e, no caso da República das Seychelles, a Autoridade da Aviação Civil de Seychelles, ou em qualquer dos casos qualquer pessoa ou organismo autorizado para desempenhar as funções previstas neste Acordo;

"**Serviço Acordado**" e "**Rota Especificada**" significa: Serviço Aéreo Internacional nos termos deste Acordo e a rota especificada no Anexo a este Acordo respectivamente;

"**Acordo**" significa este Acordo, o seu Anexo e todas as emendas ao Acordo ou ao Anexo;

"**Serviço Aéreo**", "**serviço aéreo internacional**", "**companhia aérea**" e "**escala para fins não comerciais**" têm os significados que lhes são respectivamente atribuídos no Artigo 96 da Convenção de Chicago;

"**Convenção**" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, no dia sete de Dezembro de 1944, e Inclui:

- (a) qualquer Anexo adoptado ao abrigo do Artigo 90 da Convenção, desde que esse Anexo ou emenda sejam vinculativos para as Partes Contratantes; e
- (b) qualquer emenda que tiver entrado em vigor ao abrigo do Artigo 94(a) da Convenção e tiver sido ratificado pelas Partes Contratantes ao abrigo das suas leis nacionais aplicáveis;

"**Companhia Aérea Designada**" significa uma ou mais companhias aéreas designadas e autorizadas de acordo com o Artigo 3 deste Acordo;

"**Equipamento regular**" significa um artigo diferente dos armazéns e peças sobressalentes de natureza removível para uso a bordo de uma aeronave durante o voo, incluindo os primeiros socorros e equipamento de sobrevivência;

"**Peça sobressalente**" significa um artigo para reparação ou substituição para a inclusão numa aeronave;

"Tarifa" significa os preços ou taxas a serem pagos pelo transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições sob as quais tais preços se aplicam, incluindo os preços e condições da agência e outros serviços conexos, mas excluindo a remuneração e as condições para o transporte de correio;

"Território" significa as áreas terrestres (do continente e as ilhas), águas do interior e suas águas territoriais adjacentes e o espaço aéreo acima das mesmas sob a soberania de uma Parte Contratante; e

"Taxas de utilização" significa os encargos ou taxas cobrados por uma autoridade competente ou permitidos por essa autoridade para serem cobrados para a utilização dos aeroportos, instalações de navegação aérea e outros serviços associados para aeronaves, sua tripulação, passageiros e carga.

ARTIGO 2

CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO

- (1) Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados neste Acordo para permitir que as suas Companhias Aéreas Designadas explorem os serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas.
- (2) Sujeito às disposições do presente Acordo, cada Parte Contratante concede às companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante os seguintes direitos:
 - (a) sobrevoar o território da outra Parte Contratante sem escala;
 - (b) fazer escalas no referido território para fins não comerciais; e
 - (c) fazer escalas no território da outra Parte Contratante para embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e correio, enquanto operando um serviço acordado.
- (3) Nenhum dispositivo do Artigo (2) será considerado como concessão às companhias aéreas designadas de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga e correio, transportados mediante pagamento ou retribuição e destinados a outro ponto no território daquela Parte Contratante.
- (4) Se por causa de um conflito armado, distúrbios ou desenvolvimentos políticos, ou circunstâncias especiais ou invulgares, uma Companhia Aérea Designada

da Parte Contratante não for capaz de operar um serviço nas suas rotas normais, a outra Parte Contratante envidará os seus melhores esforços para facilitar a operação continuada desse serviço através de rearranjos temporários apropriados dessas rotas.

ARTIGO 3

DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO

- (1) Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma ou mais companhias aéreas para explorarem os serviços acordados e revogar ou alterar essas designações. Essas designações serão feitas por escrito e serão transmitidas à outra Parte Contratante através de canais diplomáticos.
- (2) Os serviços acordados poderão começar a qualquer momento, total ou parcialmente, mas não antes de:
 - (a) A Parte Contratante a quem os direitos tenham sido concedidos tenha designado uma companhia aérea para os Serviços Acordados.
 - (b) A Parte Contratante que concede os direitos tenha dado, com a menor demora possível e sujeito ao Artigo 4, a autoridade de operação apropriada à companhia aérea em causa; e
 - (c) Tenha sido emitido um horário de acordo com o Artigo 13.
- (3) Uma vez recebida esta designação e mediante um pedido para a operacionalização da autorização da Companhia Aérea Designada na forma prescrita, cada Parte Contratante concede sem demora as competentes autorizações de exploração à companhia aérea designada, desde que:
 - (a) Uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo pertençam à companhia aérea designada da Parte Contratante, ou a seus nacionais; e
 - (b) A companhia aérea designada da Parte Contratante esteja qualificada para cumprir as condições prescritas no Artigo 5 (Segurança Aeronáutica) e Artigo 17 (Segurança da Aviação); e
 - (c) A Companhia Aérea Designada esteja qualificada para cumprir as outras condições prescritas nos termos das leis nacionais em vigor nos seus países normalmente aplicadas à exploração de serviços aéreos internacionais por essas autoridades aeronáuticas em conformidade com as disposições da Convenção.

ARTIGO 4

REVOGAÇÃO E LIMITAÇÃO DA AUTORIZAÇÃO

- (1) A autoridade aeronáutica de uma Parte Contratante irá, em relação à companhia aérea designada da outra Parte Contratante, ter o direito de retirar a autorização referida no Artigo 3, revogar ou suspender tal autorização ou impor condições temporária ou permanentemente a qualquer momento em caso de:
- (a) As autoridades aeronáuticas da primeira Parte Contratante não estejam satisfeitas que uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa companhia aérea são concedidos na Parte Contratante que designou a companhia aérea ou seus nacionais; ou
 - (b) A companhia aérea designada da Parte Contratante esteja qualificada para cumprir as condições prescritas no Artigo 5 (Segurança Operacional de Aviação) e Artigo 17 (Segurança da Aviação); e
 - (c) A companhia aérea não reunir os serviços em termos de ou obedecer a legislação nacional em vigor nos seus respectivos países normalmente aplicada pela autoridade aeronáutica da Parte Contratante em conformidade com a Convenção; ou
 - (d) Tal companhia aérea não opere de acordo com as condições prescritas neste Artigo.
- (2) A menos que uma acção imediata seja essencial para prevenir infracções adicionais da legislação referida acima, os direitos enumerados no parágrafo (1) serão exercidos apenas depois de consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, em conformidade com o Artigo 18.

ARTIGO 5

SEGURANÇA OPERACIONAL DE AVIAÇÃO

- (1) Cada Parte Contratante poderá pedir consultas a qualquer momento relativas aos padrões de segurança operacional mantidos pela outra Parte Contratante relativos às instalações aeronáuticas, tripulações, aeronaves e operação da

aeronave. Tais consultas deverão ter lugar dentro de trinta (30) dias depois do pedido.

(2) Se, depois de tais consultas, uma Parte Contratante constatar que a outra Parte Contratante não mantém e nem administra efectivamente os padrões de segurança operacional nas áreas referidas acima que sejam pelo menos iguais aos padrões mínimos estabelecidos na altura em conformidade com a Convenção, a primeira Parte deverá notificar a outra Parte Contratante sobre tais constatações e os passos considerados necessários para conformar a tais padrões mínimos. Essa Parte Contratante deverá tomar uma acção correctiva apropriada. Se a outra Parte Contratante não tomar uma acção apropriada dentro de quinze (15) dias após ser notificado ou num período mais longo que tiver sido acordado, será caso para a aplicação do Artigo 4.

(3) Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, é acordado que qualquer aeronave operada por uma companhia aérea designada de uma Parte Contratante em serviço para ou do território da outra Parte Contratante possa, enquanto dentro do território da outra Parte Contratante, ser objecto de inspecção pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante. O propósito de tal inspecção incluirá a verificação da validade da documentação da aeronave e a da sua tripulação e da condição aparente da aeronave e seu equipamento (doravante referida como "inspecção de rampa"), desde que isto não conduza à demora desnecessária.

(4) Se qualquer inspecção de rampa ou série de inspecções de rampa derem lugar a preocupações graves de que:

(a) Uma aeronave ou operação de uma aeronave não obedece os padrões mínimos estabelecidos nessa altura nos termos da Convenção; ou

(b) Existe uma falta de manutenção e administração dos padrões de segurança operacional estabelecidos nessa altura nos termos da Convenção,

a Parte Contratante que realiza a inspecção estará, em conformidade com o Artigo 33 da Convenção, livre para concluir que os requisitos sob os quais o certificado ou licenças em relação àquela aeronave ou em relação à tripulação dessa aeronave tenham sido operados não são iguais a ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos nos termos da Convenção.

(5) No caso em que o acesso para a realização da inspecção da rampa de uma aeronave operada por uma companhia aérea designada de uma Parte

Contratante de acordo com o parágrafo 3 acima é recusada pelos representantes dessa companhia aérea designada, a outra Parte Contratante poderá inferir o surgimento de preocupações graves do tipo referido no parágrafo 4 acima e tirar conclusões referidas nesse parágrafo.

- (6) Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou variar a autorização de operações de uma companhia aérea designada da outra Parte Contratante no caso de a Parte Contratante concluir, seja como resultado de uma inspeção da rampa ou consulta, que tal acção imediata é essencial para a segurança das operações da companhia aérea.
- (7) Qualquer acção tomada por uma Parte Contratante de acordo com os parágrafos (2) e (6) acima, será descontinuada mediante o cumprimento pela outra Parte Contratante das disposições de segurança operacional deste Artigo.

ARTIGO 6

APLICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO NACIONAL

- 1) A legislação e os regulamentos nacionais em vigor no território de uma Parte Contratante relativa à entrada, permanência ou partida do seu território de aeronaves envolvidas em serviços aéreos internacionais ou para a operação ou navegação de tal aeronave serão aplicados à aeronave da companhia aérea designada da outra Parte Contratante depois da sua entrada, partida e permanência dentro do território da primeira Parte Contratante.
- 2) A legislação e os regulamentos nacionais em vigor no território de uma Parte Contratante relativa à entrada, permanência ou partida do seu território de passageiros, bagagem, tripulação, carga ou correio da aeronave, incluindo as leis e regulamentos relativos à entrada, saída, alfândega, emigração, imigração, passaportes, saúde, quarentena e medidas sanitárias, ou no caso de correio, legislação e regulamento postais são cumpridos por ou em nome desses passageiros, bagagem, tripulação, carga ou correio da companhia aérea designada da outra Parte Contratante depois da entrada, partida e permanência no território da primeira Parte Contratante.

- 3) Os passageiros, bagagem, carga e correio em trânsito directo do território de cada Parte Contratante e sem deixarem a área do aeroporto reservada para essas finalidades serão sujeitas a um controlo simplificado, excepto em relação a medidas de segurança, controlo narcótico ou em circunstâncias especiais.
- 4) Nenhuma Parte Contratante poderá, na aplicação da legislação nacional referida neste Artigo, conceder preferência às suas próprias ou a quaisquer outras companhias aéreas em relação à outra companhia aérea designada da outra Parte Contratante.

ARTIGO 7

RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS

- (1) Os certificados de navegabilidade aérea, certificados de competência e licenças emitidos ou validados pela outra Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para as finalidades de operação dos serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais esses certificados ou licenças estejam emitidos ou validados sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos nos termos da Convenção e desde que também cada Parte Contratante se reserve o direito de recusar reconhecer como válidos para os propósitos dos voos realizados nos termos dos direitos concedidos à luz do Artigo 2(2), quaisquer certificados de competência e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pelo outro Estado.
- (2) Se os privilégios ou condições de uma licença ou certificado emitidos ou validados por uma Parte Contratante permitirem uma diferença dos padrões estabelecidos em termos da Convenção, tal diferença tendo ou não sido submetida à Organização da Aviação Civil Internacional, a outra Parte Contratante poderá, sem prejudicar os direitos da Parte Contratante, pedir consultas de acordo com o Artigo 16 com a primeira Parte Contratante de forma a certificar se a prática em causa é aceitável a ela.

ARTIGO 8

DIREITOS ADUANEIROS E OUTROS ENCARGOS

- (1) A aeronave operada nos serviços acordados pelas companhias aéreas designadas de uma Parte Contratante, bem como o seu equipamento regular, abastecimento de combustível, lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos), consumíveis, técnicos, peças sobressalentes, armazéns de aeronaves, incluindo comida, bebidas, tabaco e outros produtos para venda a ou uso por passageiros em quantidades limitadas durante o voo e outros artigos destinados a ou usados somente em conexão com a operação ou manutenção de aeronave que estiverem a bordo de tal aeronave irão, ao entrar no território da outra Parte Contratante, ser isentos de todos os direitos aduaneiros, direitos alfandegários, taxas de inspecção e outras cobranças similares, desde que tal equipamento, suprimentos e despensas permaneçam a bordo da aeronave até à altura em que os mesmos sejam reexportados ou consumidos durante o voo no serviço acordado.
- (2) Haverá também isenção dos direitos aduaneiros nacionais ou locais, com a excepção das cobranças baseadas no custo dos serviços prestados em relação:
 - (a) Às despensas da aeronave tomadas a bordo no território de uma Parte Contratante, dentro dos limites que poderão ser fixados pelas autoridades aeronáuticas daquela Parte Contratante, e levadas para uso a bordo da aeronave envolvida num serviço internacional por uma companhia aérea designada da outra Parte Contratante;
 - (b) Às peças sobressalentes (incluindo motores) e equipamento regular importado para o território de uma Parte Contratante para manutenção ou reparação de uma aeronave operando serviços acordados pela companhia aérea designada da outra Parte Contratante;
 - (c) Ao combustível e lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos) a serem abastecidos a aeronaves em entrada, em trânsito ou partida da companhia aérea designada de uma Parte Contratante operando um serviço acordado, mesmo quando tais suprimentos sejam para uso em parte da viagem feita ao longo do território da Parte Contratante em que são levados a bordo; e
 - (d) À bagagem e carga em trânsito directo.
- (3) Os artigos referidos nas alíneas (a), (b), (c) e (d) do parágrafo 2 poderão ser sujeitos à conferência ou controlo das alfândegas.

- (4) O equipamento regular, bem como as peças sobressalentes, despensas da aeronave, abastecimento de combustível, lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos) e outros artigos referidos no parágrafo (1) normalmente retidos a bordo de uma aeronave operada por uma companhia aérea designada de uma Parte Contratante poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante apenas com a aprovação das autoridades das alfândegas desse território. Nesse caso, tais artigos poderão ser colocados sob a supervisão dessas autoridades alfandegárias até serem reexportados ou destruídos de acordo com a legislação nacional dessa Parte Contratante.
- (5) As isenções concedidas nos termos do disposto neste Artigo estarão disponíveis em situações onde uma companhia aérea designada de uma Parte Contratante tiver acordado um mecanismo com uma outra companhia aérea ou companhias aéreas para crédito ou transferência no território da outra Parte Contratante dos artigos referidos nas alíneas (1) e (2), desde que essa outra Parte Contratante similarmente desfrute de tais isenções da outra Parte Contratante.

ARTIGO 9

PRINCÍPIOS APLICÁVEIS ÀS OPERAÇÕES DOS SERVIÇOS ACORDADOS

- (1) As companhias aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes terão um tratamento justo e equitativo com vista a usufruírem de igual oportunidade nas operações dos serviços acordados. Cada Parte Contratante tomará todas as acções apropriadas dentro da sua jurisdição para eliminar todas as formas de discriminação e práticas competitivas injustas ou predatórias que adversamente afectarem a posição competitiva das companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante no exercício dos seus direitos e obrigações previstos no presente Acordo.
- (2) Na operação dos serviços acordados, as companhias aéreas designadas de cada Parte Contratante tomarão em consideração os interesses da companhia aérea designada da outra companhia aérea designada da outra Parte Contratante de forma a não afectar indevidamente os serviços que a outra Parte Contratante presta parcial ou totalmente as mesmas rotas.
- (3) Não haverá limites no número de frequências e capacidade oferecidas no serviço aéreo ligando quaisquer combinações de pares de cidades intra-africanas entre as Partes Contratantes. Cada companhia aérea designada será permitida a montar e operar essa capacidade e frequência quando essas companhias aéreas considerarem apropriado.

- (4) Consistente com os direitos referidos no parágrafo (3), as Partes Contratantes não limitarão unilateralmente o volume do tráfego, tipo de aeronave a ser operada ou número de voos por semana, excepto em consideração ambiental, técnica, de segurança ou outra especial: desde que tais acções não sejam como medidas para a protecção dos interesses comerciais ou económicos da companhia aérea designada.

ARTIGO 10

ACTIVIDADES COMERCIAIS

- (1) Uma companhia aérea designada de uma Parte Contratante irá, numa base de reciprocidade, ser permitida a estabelecer no território dos escritórios da outra Parte Contratante para a promoção e venda de serviços de transporte aéreo.
- (2) Uma companhia aérea designada de uma Parte Contratante terá o direito, de acordo com as leis e regulamentos relativos à entrada, residência e emprego da outra Parte Contratante, de trazer e manter no território da outra Parte Contratante o seu pessoal de gestão, técnico, comercial, operacional e outro especialista que é necessário para a provisão de serviços aéreos. Estes requisitos de pessoal poderão, na opção de uma companhia aérea designada, ser satisfeitos pelo seu próprio pessoal ou pelo uso dos serviços de qualquer outra organização, empresa ou companhia aérea operando no território da outra Parte Contratante e autorizado a realizar tais serviços no território dessa Parte Contratante.
- (3) Cada Parte Contratante concederá à qualquer companhia aérea designada da outra Parte Contratante o direito de se envolver na venda do transporte aéreo no seu território directamente e, à discrição da companhia aérea, através dos seus agentes. Cada companhia aérea designada terá o direito de vender tal transporte e qualquer pessoa estará livre para comprar tal transporte em qualquer moeda, de acordo com os regulamentos nacionais.
- (4) Cada companhia aérea designada de uma Parte Contratante terá o direito de pagar pelas despesas locais no território da outra Parte Contratante em moeda local ou em moedas livremente convertíveis, desde que isto obedeça os regulamentos locais sobre a moeda.
- (5) As actividades referidas neste Artigo serão realizadas de acordo com a legislação nacional em vigor no território da Parte Contratante relevante.

ARTIGO 11ACORDOS DE PARTILHA DE CÓDIGOS

(1) Na operação e realização dos serviços acordados sobre as rotas especificadas no Anexo a este Acordo, as companhias aéreas designadas de cada Parte Contratante serão permitidas para celebrar acordos de comercialização cooperativa, tais como espaço bloqueado ou acordos de partilha de códigos, com:

(a) uma companhia aérea ou companhias aéreas de qualquer das Partes Contratantes;

(b) uma companhia aérea ou companhias aéreas de um terceiro país;

desde que,

(i) todas as companhias aéreas nesses acordos tenham direitos de tráfego adjacentes e/ou autoridade apropriada para operar nas rotas e segmentos em causa; e

(ii) em relação a quaisquer bilhetes vendidos, a companhia aérea clarifique ao comprador no ponto da compra que a companhia aérea irá realmente operar cada sector do serviço e com o qual a companhia aérea ou companhias aéreas com quem o comprador está a entrar numa relação contratual.

(iii) No caso em que uma companhia aérea designada de ambas as Partes Contratantes coopera como um transportador operacional com uma companhia aérea de um terceiro país, esse transportador operacional deve ter o direito de exercer os direitos de tráfego nos sectores da cooperação.

(2) Os horários dos serviços de partilha de códigos serão apresentados para aprovação às Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes pelo menos trinta (30) dias antes da data proposta para a sua introdução.

ARTIGO 11ACORDOS DE PARTILHA DE CÓDIGOS

(1) Na operação e realização dos serviços acordados sobre as rotas especificadas no Anexo a este Acordo, as companhias aéreas designadas de cada Parte Contratante serão permitidas para celebrar acordos de comercialização cooperativa, tais como espaço bloqueado ou acordos de partilha de códigos, com:

(a) uma companhia aérea ou companhias aéreas de qualquer das Partes Contratantes;

(b) uma companhia aérea ou companhias aéreas de um terceiro país;

desde que,

(i) todas as companhias aéreas nesses acordos tenham direitos de tráfego adjacentes e/ou autoridade apropriada para operar nas rotas e segmentos em causa; e

(ii) em relação a quaisquer bilhetes vendidos, a companhia aérea clarifique ao comprador no ponto da compra que a companhia aérea irá realmente operar cada sector do serviço e com o qual a companhia aérea ou companhias aéreas com quem o comprador está a entrar numa relação contratual.

(iii) No caso em que uma companhia aérea designada de ambas as Partes Contratantes coopera como um transportador operacional com uma companhia aérea de um terceiro país, esse transportador operacional deve ter o direito de exercer os direitos de tráfego nos sectores da cooperação.

(2) Os horários dos serviços de partilha de códigos serão apresentados para aprovação às Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes pelo menos trinta (30) dias antes da data proposta para a sua introdução.

ARTIGO 12

TARIFAS

- (1) As tarifas a serem cobradas por qualquer Companhia Aérea Designada de uma Parte Contratante no transporte de ou para o território da outra Parte Contratante serão estabelecidas a níveis razoáveis, sendo prestada a devida consideração a todos os factores relevantes, incluindo o custo da operação, lucro razoável e as tarifas das outras companhias aéreas.
- (2) Cada Parte Contratante poderá exigir a notificação ou informação das tarifas propostas pela Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante para o transporte de ou para o seu território. Tal notificação ou informação poderá ser exigida num período não superior a trinta (30) dias ou menos que ambas as autoridades aeronáuticas poderão decidir, antes da proposta data de introdução.
- (3) Nenhuma Parte Contratante tomará uma acção unilateral para impedir a inauguração ou continuação de um preço proposto para ser cobrado por uma companhia aérea designada da outra Parte Contratante para o transporte aéreo internacional. A intervenção pela Parte Contratante será limitada à:
 - (a) prevenção das tarifas cuja aplicação constitui um comportamento não competitivo que pretende ou provavelmente pretenda explicitamente ter efeito de impedir, restringir ou deformar a competição ou excluir o concorrente da rota;
 - (b) protecção dos consumidores de preços sejam altos ou restritivos de forma não razoável devido ao abuso de uma posição dominante; e
 - (c) protecção das companhias aéreas designadas de preços que sejam artificialmente baixos devido ao subsídio ou apoio directo ou indirecto do governo.
- (4) Se uma Parte Contratante acredita que qualquer tarifa proposta seja inconsistente com as considerações prescritas no parágrafo 3 deste Artigo, poderá o mais rapidamente possível solicitar consultas e notificar a outra Parte Contratante das razões da sua insatisfação. Estas consultas serão feitas num período não superior a quinze (15) dias após a recepção do pedido. Sem um acordo mútuo, a tarifa entrará em vigor ou continuará em vigor.

ARTIGO 13

HORÁRIO

- (1) As Companhias Aéreas Designadas de cada Parte Contratante submeterão os seus horários de voos previstos para aprovação às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante pelo menos trinta (30) dias antes da operação dos serviços acordados, especificando a frequência, o tipo da aeronave, configuração e o número de assentos a serem disponibilizados para o público.
- (2) Quaisquer alterações subsequentes dos horários aprovados de uma companhia aérea designada serão submetidas para a sua aprovação à Autoridade Aeronáutica da outra Parte Contratante.
- (3) Se uma companhia aérea designada desejar operar voos suplementares aos cobertos nos horários aprovados, deverá obter uma autorização prévia da Autoridade Aeronáutica da Parte Contratante em causa.

ARTIGO 14

PROVISÃO DE INFORMAÇÃO

As autoridades aeronáuticas de qualquer Parte Contratante irão mediante solicitação providenciar ou criar condições para que a(s) sua(s) companhia(s) aérea(s) forneça(m) às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante informação ou outra informação estatística regular que poderá ser razoavelmente necessária para a avaliação das operações dos serviços acordados, incluindo, mas sem se limitar, a declarações de estatísticas relativas ao tráfego transportado pelas companhias aéreas designadas entre os pontos no território da outra Parte Contratante e outros pontos em rotas específicas.

ARTIGO 15

TRIBUTAÇÃO E TRANSFERÊNCIA DE LUCROS

- (1) No caso de existir um acordo especial entre as Partes Contratantes para evitar a dupla tributação em relação aos rendimentos e capitais entre as duas

Partes Contratantes, esse acordo prevalecerá.

- (2) Sujeito à aplicação da legislação nacional, cada Parte Contratante concede à companhia aérea designada da outra Parte Contratante o direito de transferência livre dos lucros das receitas em relação às despesas contraídas por essa companhia aérea designada no território dessa Parte Contratante em relação ao transporte de passageiros, bagagem, carga e correio, bem como de quaisquer outras actividades relativas ao transporte aéreo que poderão ser permitidas nos termos da legislação nacional. Tais transferências serão feitas à taxa de câmbio de acordo com a legislação nacional aplicável nos respectivos países que regem os actuais pagamentos mas onde não existe uma taxa de câmbio oficial essas transferências serão feitas à taxa fiscal e de câmbio de mercado prevalecente para os actuais pagamentos.
- (3) No caso de existir um acordo especial de uma forma de pagamento entre as Partes Contratantes, esse acordo será aplicável.

ARTIGO 16

TAXAS DE UTILIZAÇÃO

- (1) Cada Parte Contratante se comprometerá a garantir que as taxas de utilização impostas ou permitidas para serem impostas pelas suas autoridades competentes numa Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante sejam justas e razoáveis. Estas taxas serão baseadas em princípios económicos sólidos.
- (2) Nenhuma Parte Contratante irá impor ou permitir serem impostas à(s) companhia(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante taxas de utilização mais elevadas que aquelas impostas às suas próprias companhias aéreas que explorem serviços aéreos internacionais semelhantes e usando e instalações e serviços de apoio semelhantes.
- (3) Cada Parte Contratante encorajará consultas entre os seus órgãos responsáveis pelas taxas e as companhias aéreas designadas usando as instalações e os serviços. Onde for prático, tais consultas serão através do representante apropriado da organização da companhia aérea.
- (4) Um pré-aviso razoável será, sempre que possível, dado à companhia aérea designada sobre quaisquer propostas para alterações às taxas referidas neste Artigo, em conjunto com a informação e dados de suporte relevantes para permiti-la expressar e ter a sua opinião tomada em conta antes de quaisquer alterações serem feitas.

ARTIGO 17

SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

- (1) Consistentes com os seus direitos e obrigações baseados no direito internacional vinculativo às Partes Contratantes, as mesmas Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação de proteger, nas suas relações mútuas, a segurança de aviação civil contra actos de interferências ilícitas, forma parte integrante deste Acordo.
- (2) Sujeito à legislação nacional aplicável e sem derrogar a generalidade dos seus direitos e obrigações em termos de direito internacional, as Partes Contratantes actuarão em particular em conformidade com as disposições da Convenção sobre as Ofensas e Certos Outros Actos Cometidos Abordo de Aeronaves, assinada em Tóquio, a 14 de Setembro de 1963; Convenção para a Supressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia, a 16 de Dezembro de 1970; Convenção para a Supressão de Actos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, a 23 de Setembro de 1971; e qualquer outro acordo multilateral que rege a segurança da aviação civil e vincula ambas as Partes Contratantes.
- (3) As Partes Contratantes prestarão, mediante pedido, toda a assistência necessária umas às outras para prevenir actos de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança de passageiros, tripulação, aeronave, aeroportos e instalações de navegação aérea e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.
- (4) As Partes Contratantes irão, nas suas relações mútuas, actuar em conformidade com as disposições da segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção sobre a Organização da Aviação Civil Internacional de tal medida que tais disposições de segurança sejam aplicáveis a ambas as Partes.
- (5) As Partes Contratantes exigirão que os operadores de aeronaves do seu registo ou os operadores com o seu local principal de actividades ou residência permanente no seu território e os operadores nos aeroportos no seu território actuem em conformidade com as disposições de segurança de aviação para ambas as Partes Contratantes.
- (6) Cada Parte Contratante acorda que os seus operadores de aeronaves serão

descontinuada após o cumprimento pela outra Parte Contratante das disposições de segurança deste Artigo.

ARTIGO 18

CONSULTAS

- (1) Qualquer Parte Contratante poderá a qualquer momento pedir consultas sobre a implementação, interpretação, aplicação, emenda ou cumprimento deste Acordo.
- (2) Sujeitos aos Artigos 5 e 17, tais consultas, que poderão ser através de discussão ou correspondência, começarão dentro de um período de sessenta (60) dias da data de recepção de tal pedido, salvo uma decisão mútua em contrário.

ARTIGO 19

EMENDA DO ACORDO

- (1) Se qualquer das Partes Contratantes considerar ser desejável emendar qualquer disposição deste Acordo, tal emenda será acordada em conformidade com as disposições do Artigo 18 e será efectuada por um acordo escrito entre as Partes, através de canais diplomáticos, e entrará em vigor na data em que cada Parte Contratante tiver notificado a outra sobre o seu cumprimento com as exigências constitucionais necessárias para a implementação da emenda pertinente.
- (2) Não obstante as disposições do parágrafo (1), as emendas ao Anexo deste Acordo poderão ser acordadas directamente pela autoridade aeronáutica das Partes Contratantes. Essas emendas serão aplicáveis a partir da data que tiverem sido acordadas e entrarão em vigor após a confirmação por ambas as Partes Contratantes através de canais diplomáticos.
- (3) Este Acordo será, *mutatis mutandis*, considerado emendado por disposições de qualquer convenção internacional ou acordo multilateral que poderão tornar vinculativas para ambas as Partes Contratantes.

ARTIGO 20

RESOLUÇÃO DE DISPUTAS

- (1) Qualquer disputa resultante da interpretação ou aplicação deste Acordo será resolvida em primeiro lugar pelas Partes Contratantes através de negociação.
- (2) Se as Partes Contratantes não alcançarem uma solução através de negociação, poderão referir a disputa à uma pessoa ou organismo competente e independente para mediação.
- (3) Se não for alcançada uma solução nos termos do parágrafo (1) ou (2), a disputa será, mediante o pedido de cada Parte Contratante, submetida a um tribunal composto por três mediadores para decisão.
- (4) Cada Parte Contratante designará um mediador e o terceiro mediador, que será designado conjuntamente pelos dois mediadores já indicados, e actuará como Presidente do tribunal.
- (5) Cada uma das Partes Contratantes designará o seu mediador dentro de um período de sessenta (60) dias a partir da data da recepção do aviso por qualquer das Partes Contratantes através de canais diplomáticos solicitando a arbitragem da disputa pelo tribunal e o terceiro mediador, que será um cidadão de um terceiro Estado, será designado dentro de um período adicional de sessenta (60) dias.
- (6) Se cada Parte Contratante não conseguir designar um mediador dentro do período especificado ou se o terceiro mediador não for designado dentro do período especificado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá ser solicitado por qualquer das Partes Contratantes para designar um mediador ou mediadores, conforme o caso. Se o Presidente do Conselho não for da mesma nacionalidade de qualquer das Partes Contratantes, nesse caso o Vice-Presidente poderá ser solicitado. Nesse caso, o mediador ou mediadores designados por esse Presidente ou Vice-Presidente, conforme o caso, não serão cidadãos ou residentes permanentes dos respectivos Estados das Partes Contratantes.
- (7) O Tribunal Arbitral determinará os limites da sua jurisdição de acordo com este Acordo e estabelecerá os seus próprios procedimentos.
- (8) Sujeito à decisão final do Tribunal Arbitral, as Partes Contratantes compartilharão por igual as despesas da arbitragem.
- (9) As Partes Contratantes cumprirão qualquer veredicto provisório e decisão

final do tribunal arbitral desde que essa decisão esteja em conformidade com a legislação e regulamentos nacionais.

- (10) Se uma Parte Contratante não cumprir uma decisão exarada nos termos do parágrafo (6), a outra Parte Contratante poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tiver concedido nos termos deste Acordo à Parte Contratante faltosa.

ARTIGO 21

REGISTO DO ACORDO E EMENDAS

As Partes Contratantes submeterão este Acordo e quaisquer emendas subsequentes à Organização da Aviação Civil Internacional para o registo.

ARTIGO 22

RESCISÃO DO ACORDO

- (1) Qualquer Parte Contratante poderá a qualquer momento da entrada em vigor deste Acordo notificar por escrito através de canais diplomáticos a outra Parte sobre a sua decisão de rescindir este Acordo. Tal comunicação será transmitida simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional. O Acordo será rescindido um ano depois da data em que o aviso tiver sido recebido pela outra Parte Contratante, salvo a retirada do aviso de rescisão por acordo antes do fim deste período.
- (2) Na falta de aviso de recepção pela outra Parte Contratante, o aviso será considerado como tendo sido recebido catorze (14) dias depois da data em que a Organização da Aviação Civil Internacional tiver acusado a sua recepção, a menos que o aviso de rescisão seja retirado através de acordo antes do fim deste período.

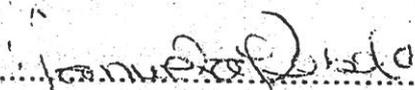
ARTIGO 23**ENTRADA EM VIGOR**

O presente Acordo entrará em vigor na data em que ambas as Partes Contratantes tiverem notificado uma à outra, por escrito, através de canais diplomáticos, sobre o cumprimento dos requisitos constitucionais necessários para a sua implementação. A data da entrada em vigor será a data da última notificação.

EM FÉ DO QUE, os abaixo-assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram e selaram o presente Acordo em dois originais em línguas inglesa e portuguesa, todos os textos sendo igualmente autênticos. Em caso de divergência da interpretação, o texto em inglês prevalecerá.

FEITO em MAPUTO deste 20 dia de MAIO 2019

**PELO GOVERNO DA
REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE**


.....
Sua Excelência
Manuela Joaquim Rebelo
Vice-Ministra dos Transportes e
Comunicações

**PELO GOVERNO
DA REPÚBLICA DAS SEYCHELLES**


.....
Sua Excelência
Maurice Loustau-Lalanne
Ministro das Finanças, Comércio,
Investimento e Planificação Económica

ANEXO

QUADRO DE ROTAS

Secção 1

Rotas a serem operadas pela(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) da República de Moçambique:

Pontos na República de Moçambique	Pontos Intermediários	Pontos na República das Seychelles	Pontos Além
Qualquer Ponto	Qualquer Ponto	Qualquer Ponto	Qualquer Ponto

Secção 2

Rotas a serem operadas pela(s) Companhia(s) Aérea(s) Designada(s) da República das Seychelles

Pontos na República das Seychelles	Pontos Intermediários	Pontos na República de Moçambique	Pontos Além
Qualquer Ponto	Qualquer Ponto	Qualquer Ponto	Qualquer Ponto

Observações

1. Qualquer ponto nas rotas acima mencionadas, por opção da companhia aérea em questão, poderá ser omissa em qualquer ou todos os voos, desde que qualquer serviço comece ou termine no território do país que designe a companhia aérea.
2. Os pontos intermediários e pontos além serão servidos sem os direitos de tráfego da Quinta Liberdade, salvo acordo em contrário pelas Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes.
3. As Companhias Aéreas Designadas de cada Parte Contratante poderão usar

aeronaves (ou tripulação de aeronaves) alugadas (com ou sem tripulação) a partir de qualquer companhia, incluindo outras companhias aéreas, desde que não resulte numa companhia aérea locadora a exercer os direitos do tráfego que não possui.

AIR SERVICES

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MOZAMBIQUE

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SEYCHELLES

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF MOZAMBIQUE AND THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF SEYCHELLES**

PREAMBLE

The Government of the Republic of Mozambique and the Government of the Republic of Seychelles (hereinafter jointly referred to as the "Contracting Parties" and in the singular as a "Contracting Party");

BEING parties to;

the Yamoussoukro Declaration on a New African Air Transport Policy adopted on 7th October 2008;

the Yamoussoukro Decision relating to the implementation of the Yamoussoukro Declaration concerning the liberalization of Access to Air Transportation markets in Africa on 14 November 1999 as endorsed by the organization of African unity (OAU) Heads of States in July 2000; and to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

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

DESIRING to contribute to the progress of international civil aviation;

DESIRING to conclude an Agreement for establishing air services between and beyond their respective territories;

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1
DEFINITIONS

In this Agreement, unless the context otherwise indicates;

"aeronautical authority" means, in the case of the Republic of Mozambique, the Instituto de Aviação Civil de Moçambique, the Ministry of Transport and Communications and, in the case of the Republic of Seychelles, the Seychelles Civil Aviation Authority, or in either case any person or body authorised to perform any particular function provided for in this Agreement;

"Agreed Service" and **"Specified Route,"** means: International Air Service pursuant to this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;

"Agreement" means this Agreement, the Annex thereto and any amendments to the Agreement or to the Annex;

"Air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

"Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes –

- (a) any Annex or any amendment thereto adopted in terms of Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is binding on the Contracting Parties; and
- (b) any amendment which has entered into force in terms of Article 94(a) of the Convention and has been ratified by the Contracting Parties in terms of their applicable domestic law;

"Designated airline" means one or more airlines designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

"Regular equipment" means an article, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;

"Spare part" means an article of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft;

"Tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions of agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

"Territory" means the land areas (mainland and islands) internal waters and territorial waters adjacent thereto and the airspace above them under the sovereignty of a Contracting Party; and

"User charge" means a charge made to airlines for the provision for aircraft, their crews and passengers of airport and air navigation facilities, including related services and facilities.

ARTICLE 2 **GRANT OF RIGHTS**

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the rights provided for in this Agreement to enable its designated airline(s) to establish and operate international air services on the routes specified in the Annex.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right
 - (a) to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;
 - (b) to make stops in that territory for non-traffic purposes; and
 - (c) to land in the territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging traffic in passengers, baggage, cargo and mail while operating an agreed service.
3. Nothing in sub-Article (2) shall confer on a designated airline of a Contracting Party the right of taking on board in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail, carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.
4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of a Contracting Party is unable to operate a service on its normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of such routes, as mutually decided by the Contracting Parties.

ARTICLE 3

DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing, through the diplomatic channel, to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services and to revoke or alter, in writing through the diplomatic channel, any designation of an airline.
2. The agreed services may begin at any time, in whole or in part, but not before.
 - (a) the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated an airline for the agreed services;
 - (b) the Contracting Party granting the rights shall have given, with the least possible delay and subject to Article 4, the appropriate operating authorisation to the airline concerned;
 - (c) a timetable has been filed and approved in accordance with Article 13.

3. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization each Contracting Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:
 - (a) substantial ownership and effective control are vested in the Contracting Party designated airline, or in its national; and
 - (b) the Contracting Party designated the airline is in compliance with the provisions set forth in the Article 5 (Aviation Safety) and Article 17 (Aviation Security); and
 - (c) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribe under the domestic law in force in their countries normally applied to the operation of international air services by such aeronautical authorities in conformity with the provisions of the Convention.

ARTICLE 4 **REVOCAÇÃO E LIMITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO**

1. The aeronautical authority of a Contracting Party shall, in respect of a designated airline of the other Contracting Party, have the right to withhold the authorisation referred to in Article 3, to revoke or suspend such authorisation or impose conditions, temporarily or permanently at any time in the event;
 - (a) that the aeronautical authority of the first Contracting Party are not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or
 - (b) that the Contracting Party designating the airline is not in compliance with the provisions set forth in the Article 5 (Aviation Safety) and Article 17 (Aviation Security); or
 - (c) of failure by such airline to qualify in terms of or to comply with the domestic laws in force in their countries normally applied by the aeronautical authority of the Contracting Party in conformity with the Convention; or
 - (d) that such airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws referred to above, the rights enumerated in sub-Article (1) shall be exercised only after consultations in accordance with Article 18 (Consultations) with the aeronautical authority of the other Contracting Party.

ARTICLE 5
AVIATION SAFETY

1. A Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of such request.
2. If, following such consultations, a Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to above which are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards. Such Contracting Party shall take appropriate corrective action and failure to take appropriate action within fifteen (15) days of being notified thereof, or such longer period as may be agreed upon, shall be grounds for the application of Article 4.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be subject to an examination by the authorised representative of that Contracting Party. The purpose of such examination shall include the verification of the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (hereinafter referred as "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;
 - (a) an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
 - (b) there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Contracting Party carrying out the ramp 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 the designated airline of one Contracting Party in accordance with sub-Article 3 above is denied by the representatives of that designated airline, the other Contracting Party may infer that serious concerns of the type referred to in sub-Article 4 above arise and draw conclusions referred to in that sub-Article.
6. Each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of a designated airline of the other Contracting Party in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection or consultation, that immediate action is essential to the safety of airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with sub-Articles (2) and (6) above, shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Article.

ARTICLE 6
APPLICATION OF DOMESTIC LAW

1. The domestic laws and regulations of a Contracting 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, shall be applied to the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party upon its entry into, departure from and while within the territory of the first Contracting Party.
2. The domestic laws and regulations of a Contracting Party relating to the admission to, sojourn in and departure from its territory of passengers, baggage, crew, cargo or mail of aircraft, including laws and regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, quarantine and sanitary measures, or in the case of mail, postal laws and regulations, shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew, cargo or mail of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.
3. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party or not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures, narcotics control or in special circumstances, be subject to no more than a simplified control.
4. Neither Contracting Party may grant any preference to its own nor any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of domestic law referred to in this Article.

ARTICLE 7
RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. A certificate of airworthiness, a certificate of competency and any licence issued, or rendered valid by a Contracting Party and which is still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services: Provided that such a certificate or licence was issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the minimum standards established in terms of the Convention: Provided further that each Contracting Party reserves the right to refuse to recognise, for the purpose of flights undertaken pursuant to rights granted under Article 2(2), any certificate of competency and any licence granted to its own nationals by another State.
2. If the privileges or conditions of a licence or certificate issued or rendered valid by a Contracting Party permit a difference from the standards established in terms of the Convention, whether or not that difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party, request consultations in accordance with Article 18 with the first Contracting Party with a view to satisfying itself that the practice in question is acceptable to it.

ARTICLE 8
CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Aircraft operated on agreed services by a designated airline of a Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel, lubricants (including hydraulic fluids), consumable technical supplies, spare parts, aircraft stores including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers, in limited quantities, during the flight, and other items intended for or used solely in connection with the aviation operation or servicing, which are on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, excise duties and charges: Provided that such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported or consumed during flight on the agreed service.
2. There shall also be exemption from the same national or local duties, fees and charges, with the exception of charges based on the cost of the service provided in respect of;
 - (a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within the limits that may be fixed by the appropriate authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by a designated airline of the other Contracting Party;

(b) spare parts (including engines) and regular equipment imported into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operating agreed services by the designated airline of the other Contracting Party;

(c) fuels and lubricants (including hydraulic fluids) destined for the designated airline of a Contracting Party to supply aircraft operating agreed services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board;

and

(d) baggage and cargo in direct transit.

3. The items referred to in paragraphs (a), (b), (c) and (d) of sub-Article (2), may be required to be kept under customs supervision or control.
4. The regular equipment, as well as spare parts, aircraft stores, supplies of fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and other items referred to in sub-Article (1) normally retained on board an aircraft operated by a designated airline of a Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, the said items may be placed under the supervision of those customs authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the domestic law of that Contracting Party.
5. The exemptions provided for in this Article shall be available in situations where a designated airline of a Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items referred to in sub-Articles (1) and (2): Provided that such other airline similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party.

ARTICLE 9
PRINCIPLES GOVERNING THE OPERATION OF AGREED
SERVICES

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be allowed fair and equitable treatment in order that it may enjoy equal opportunity in the operation of the agreed service. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and unfair competitive or predatory practices adversely affecting the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party in the exercise of its rights and entitlements set out in this Agreement.

2. In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into consideration the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to unduly affect the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
3. There shall be no limits on the number of frequencies and capacity offered on air service linking any intra-African city per combinations between the Contracting Parties. Each designated airline(s) shall be allowed to mount and operate such capacity and frequency as such airline(s) deems appropriate.
4. Consistent with the rights referred to in sub-Article (3), the Contracting Parties shall not unilaterally limit the volume of traffic, the type of aircraft to be operated or the number of flights per week, except for environmental, safety, technical or other special consideration: Provided that such actions are not intended as measures for the protection of the commercial or economic interests of a designated airline.

ARTICLE 10 **COMMERCIAL ACTIVITIES**

1. A designated airline of a Contracting Party shall, on a reciprocal basis, be allowed to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion and sale of air transportation services.
2. A designated airline of a Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation in accordance with the laws of the other Contracting Party. These staff requirements may, at the option of a designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.
3. A Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation and any person shall be free to purchase such transportation in any currency in accordance with local regulation.
4. Any designated airline of a Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency, or in freely convertible currencies, provided that this accords with local currency regulations.

5. The activities referred to in this Article shall be carried out in accordance with the domestic law in force in the territory of the relevant Contracting Party.

ARTICLE 11 **COOPERATIVE ARRANGEMENTS**

- (1) In operating or holding out the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space or code-sharing arrangements, with:
 - (a) an airline or airlines of the either Contracting Party; and
 - (b) an airline or airlines of the either Contracting Party; and
 - (c) an airline or airlines of a third country; provided that,
 - (i) all airlines in such arrangements have the underlying traffic rights and/or appropriate authority to operate on the routes and segments concerned; and
 - (ii) in respect of any tickets sold, the airline makes it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship
 - (iii) in the event that one of the designated airlines of both contracting parties cooperates as an operating carrier with an airline of a third country, such operating carrier must have the right to exercise traffic rights on the sectors of cooperation.
- (2) The schedules of the codesharing services will be filed for approval with the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of introduction.

ARTICLE 12 **TARIFFS**

- (1) The tariffs to be charged by any designated airline of a Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.
- (2) A Contracting Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of the other Contracting Party for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than thirty (30) days, or such shorter period as both aeronautical authority may decide, before the proposed date of introduction.

- (3) Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a designated airline of either Contracting Party for international air transportation. Intervention by the Contracting Party shall be limited to:
- (a) prevention of tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from a route;
 - (b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - (c) protection of designated airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
- (4) If a Contracting Party believes that any tariff proposed to be charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph (3) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than fifteen (15) days of after receipt of the request. Without a mutual agreement, the tariff shall take effect or continue in effect.

ARTICLE 13 **TIMETABLE**

- (1) A designated airline of a Contracting Party shall submit to the aeronautical authority of the other Contracting Party for its approval, thirty (30) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.
- (2) Any subsequent changes to the approved timetables of a designated airline shall be submitted for its approval to the aeronautical authority of the other Contracting Party.
- (3) If a designated airline wishes to operate flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain the prior permission of the aeronautical authority of the Contracting Party concerned.

ARTICLE 14
PROVISION OF INFORMATION

The aeronautical authority of a Contracting Party shall, upon request, provide or shall cause its designated airline(s) to provide the aeronautical authority of the other Contracting Party with such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including, but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its designated airline(s) between points in the territory of the other Contracting Party and other points on the specified routes.

ARTICLE 15
TAXATION AND TRANSFER OF EARNINGS

- (1) Where a special agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.
- (2) Subject to its applicable domestic law, each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by such designated airline in the Territory of such Contracting Party in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail, as well as from any other activities related to air transport that may be permitted under domestic law. Such transfers shall be effected at the rate of exchange in accordance with the domestic law applicable in the respective countries governing current payments, but where there is no official exchange rate such transfers shall be effected at the prevailing foreign exchange market rate for current payments.
- (3) In the event that the form of payment between the Contracting Parties is governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

ARTICLE 16
USER CHARGES

- (1) Each Contracting Party shall endeavour to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on a designated airline of the other Contracting Party are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles.
- (2) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own designated airline operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.

- (3) Each Contracting Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airline(s) using the facilities and services. Where practicable, such consultations should be through the appropriate representative airline organisation.
- (4) Reasonable advance notice shall, whenever possible, be given to the designated airline(s) of any proposals for changes to charges referred to in this Article, together with relevant supporting information and data, to enable it to express and have its views taken into account before any changes are made.

ARTICLE 17 **AVIATION SECURITY**

- (1) Consistent with their rights and obligations under international law binding on the Contracting Parties, the Contracting Parties affirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference, forms an integral part of this Agreement.
- (2) Subject to applicable domestic law and without derogating from the generality of their rights and obligations in terms of international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963; the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970; the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971; and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.
- (3) The Contracting 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) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to both Contracting Parties.
- (5) The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their respective territories, and the operators of airports in their respective territories, act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to both Contracting Parties.

- (6) Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in sub-Article (4) applied by the other Contracting Party for entry into, sojourn in or departure from the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to apply security controls to passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures in its territory to meet a particular threat to civil aviation.
- (7) If an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful act against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life.
- (8) Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party, subjected to an act of unlawful seizure or any other act of unlawful interference, which is on the ground in its territory, is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its crew and passengers. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of consultations with the other Contracting Party.
- (9) If a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of sub-Article (1) of Article 4. If required by an emergency, a Contracting Party may take action in terms of Article 4 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this sub-Article shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 18 **CONSULTATIONS**

- (1) Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application, amendment of, or compliance with this Agreement.

- (2) Subject to Articles 5 and 17 such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

ARTICLE 19 **AMENDMENT OF AGREEMENT**

- (1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 18 and shall be effected by an Exchange of Notes, through the diplomatic channel, and shall come into effect on the date on which each Contracting Party has notified the other of its compliance with the constitutional requirements necessary for the implementation of the relevant amendment.
- (2) Notwithstanding the provisions of sub-Article (1), amendments to the Annex to this Agreement may be agreed upon directly by the aeronautical authority of the Contracting Parties. Such amendments shall apply from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by the Contracting Parties through the diplomatic channel.
- (3) This Agreement shall, *mutatis mutandis*, be deemed to have been amended by those provisions of any international convention or multilateral agreement that may become binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 20 **SETTLEMENT OF DISPUTES**

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or implementation of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle such dispute by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute to some competent and independent person or body for mediation.
- (3) If settlement is not reached in accordance with sub-Articles (1) or (2) the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators.
- (4) Each Contracting Party shall appoint one arbitrator and the third arbitrator, to be jointly appointed by the two arbitrators so appointed, shall act as President of the tribunal.

- (5) Each Contracting Party shall appoint its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt of a notice by either Contracting Party from the other, through the diplomatic channel, requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator, who shall be a national of a third State, shall be appointed within a further period of sixty days.
- (6) If either Contracting Party fails to appoint an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators, as the case may be: Provided that the President is not a national of either Contracting Party, in which case the Vice President of that Council may be so requested. In such a case, the arbitrator or arbitrators appointed by the said President or Vice President, as the case may be, shall not be nationals or permanent residents of the respective States of the Contracting Parties.
- (7) The tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure.
- (8) Subject to the final decision of the tribunal, the Contracting Parties shall bear in equal proportion the interim costs of arbitration.
- (9) The Contracting Parties shall comply with any provisional ruling and the final decision of the tribunal as long as such decision is in conformity with the domestic laws and regulations.
- (10) If, and for as long as, a Contracting Party fails to comply with a decision contemplated in sub-Article (6), the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted in terms of this Agreement to the Contracting Party in default.

ARTICLE 21
REGISTRATION OF AGREEMENT AND AMENDMENTS

The Contracting Parties shall submit this Agreement and any subsequent amendments thereto to the International Civil Aviation Organisation for registration.

ARTICLE 22
TERMINATION OF AGREEMENT

- (1) Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through the diplomatic channel to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation.

The Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

- (2) In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the date on which the International Civil Aviation Organisation acknowledged receipt thereof unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

ARTICLE 23
ENTRY INTO FORCE

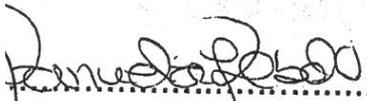
This Agreement shall enter into force on the date on which the Contracting Parties have notified each other in writing through the diplomatic channel of their compliance with the constitutional requirements necessary for the implementation thereof. The date of entry into force shall be the date of the last notification.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed and sealed this Agreement in two originals in the English and Portuguese languages, all texts being equally authentic. In the event of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

DONE at Maputo, Mozambique on this 20 day of MAY 2019.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
PUBLIC OF MOZAMBIQUE

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF
SEYCHELLES


.....
Manuela Joaquim Rebelo
JOINT MINISTER OF TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS


.....
H.E. Maurice Loustau-Lalanne
MINISTER FOR FINANCE,
TRADE, INVESTMENT AND
ECONOMIC PLANNING

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Republic of Mozambique:

Points in the Republic of Mozambique	Intermediate points	Points in the Republic of Seychelles	Points beyond
Any points	Any points	Any points	Any points

Section 2

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Republic of Seychelles

Points in the Republic of Seychelles	Intermediate points	Points in the Republic of Mozambique	Points beyond
Any points	Any points	Any points	Any points

Notes

1. Any point on the above routes may, at the option of the airline concerned, be omitted on any or all flights, provided that any service either begins or terminates in the territory of the country designating the airline.
2. Intermediate and beyond points shall be served without fifth freedom traffic rights, unless otherwise agreed to by the aeronautical authority of the Contracting Parties.
3. The designated airlines of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft crew) leased (wet or dry) from any company, including other airlines, provided that this will not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.

Resolução n.º 49/2019**de 27 de Setembro**

Havendo necessidade de observar as formalidades previstas no artigo 25 do Acordo de Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República de Moçambique e o Governo da República do Zimbabwe, ao abrigo do disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 203 da Constituição da República de Moçambique, o Conselho de Ministros determina:

Artigo 1. É ratificado o Acordo de Serviços de Transporte Aéreo entre o Governo da República de Moçambique e o Governo

da República do Zimbabwe, assinado no dia 20 de Junho de 2019, em Maputo, cujo texto em anexo, é parte integrante da presente Resolução.

Art. 2. O Ministério dos Transportes e Comunicações é encarregue de estabelecer todos os mecanismos necessários para a implementação da presente Resolução.

Aprovada pelo Conselho de Ministros, aos 27 de Agosto de 2019.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *Carlos Agostinho do Rosário*.

ACORDO SOBRE OS SERVIÇOS AÉREOS**ENTRE****A REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE****E****A REPÚBLICA DO ZIMBABWE**

Preâmbulo

- Artigo 1:** Definições
- Artigo 2:** Aplicação da Convenção de Chicago
- Artigo 3:** Concessão de Direitos de Tráfego
- Artigo 4:** Designação e Autorização
- Artigo 5:** Revogação ou Suspensão da Autorização
- Artigo 6:** Competição Justa
- Artigo 7:** Tarifas
- Artigo 8:** Aprovação dos Horários
- Artigo 9:** Aplicação das Leis e dos Regulamentos Nacionais
- Artigo 10:** Direitos aduaneiros
- Artigo 11:** Transferência de lucros
- Artigo 12:** Representações e Vendas da Companhia
- Artigo 13:** Acordos de Partilha de Códigos
- Artigo 14:** Taxas de Utilização
- Artigo 15:** Reconhecimento de Certificados e Licenças
- Artigo 16:** Segurança da Aviação Civil
- Artigo 17:** Segurança aérea
- Artigo 18:** Fornecimento de estatísticas
- Artigo 19:** Consultas
- Artigo 20:** Resolução de diferendos
- Artigo 21:** Modificação do Acordo
- Artigo 22:** Registo na Organização da Aviação Civil Internacional
- Artigo 23:** Conformidade com Convenções Multilaterais
- Artigo 24:** Denúncia
- Artigo 25:** Entrada em vigor
- Anexo:** Quadro de rotas

PREÂMBULO

CONSIDERANDO a República de Moçambique e a República do Zimbábwe (daqui em diante designadas conjuntamente por "Partes Contratantes" e no singular por "Parte Contratante");

SENDO Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, aos sete de Dezembro de 1944;

DESEJANDO celebrar um Acordo suplementar à essa Convenção com o objectivo de estabelecer as bases necessárias para a operação de serviços aéreos entre e fora dos seus respectivos territórios;

ACORDAM o seguinte:

Artigo 1 Definições

1. Para efeitos do presente Acordo, salvo indicação do contexto em contrário:
 - (a) "**Autoridade Aeronáutica**" significa, no caso de cada Parte Contratante, o Ministro responsável pela Aviação Civil ou qualquer outro organismo autorizado para desempenhar as funções previstas neste Acordo;
 - (b) "**Acordo**" significa este Acordo, o seu Anexo e todas as emendas ao Acordo ou ao Anexo;
 - (c) "**Serviço Aéreo**", "serviço aéreo internacional", "companhia aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados que lhes são respectivamente atribuídos no Artigo 96 da Convenção de Chicago;
 - (d) "**Transporte aéreo**" significa o transporte público por uma aeronave de passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, mediante pagamento ou retribuição;
 - (e) "**Capacidade**" em relação à aeronave significa a carga de pagamento da aeronave disponível na rota ou secção de uma rota; e em relação a um serviço aéreo especificado significa a capacidade da aeronave, usada nesse serviço, multiplicada pela frequência dos voos, operada por essa aeronave num determinado período e rota ou secção da rota.
 - (f) "**Convenção de Chicago**" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, no dia sete de Dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adoptado ao abrigo do Artigo 90 da Convenção e qualquer emenda dos Anexos ou Convenção nos termos dos Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham sido adoptados por ambas as Partes Contratantes;
 - (g) "**Companhia Aérea Designada**" significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada, em conformidade com o Artigo 4 do presente

Acordo;

- (h) "**Tarifa**" significa os preços cobrados pelo transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições em que se aplicam, incluindo os preços e condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, com exclusão das remunerações ou condições relativas ao transporte de correio;
- (i) "**Território**" quando referido a um Estado tem o significado atribuído ao mesmo no Artigo 2 da Convenção de Chicago;
- (j) "**Taxas de Utilização**" significa os encargos ou taxas cobrados por uma autoridade competente ou permitidos por essa autoridade para serem cobrados para a utilização dos aeroportos, instalações de navegação aérea e outros serviços associados para aeronaves, sua tripulação, passageiros e carga.

Artigo 2 **Aplicação da Convenção de Chicago**

As disposições do presente Acordo serão sujeitas às da Convenção de Chicago, desde que as mesmas sejam aplicáveis aos serviços aéreos internacionais.

Artigo 3 **Concessão de Direitos de Tráfego**

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados neste Acordo para a exploração de serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de rotas.
2. Sujeito às disposições do presente Acordo, cada Parte Contratante concede às companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante os seguintes direitos:
 - (a) sobrevoar o território da outra Parte Contratante sem escala;
 - (b) fazer escalas no referido território para fins não comerciais; e
 - (c) fazer escalas no território da outra Parte Contratante, nos pontos especificados no Anexo do presente Acordo, para embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte Contratante; e
 - (d) embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e correio apenas nos pontos intermédios ou depois dos mesmos que poderão ser acordados de tempo a tempo entre as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes.
3. Nenhum dispositivo deste Artigo será considerado como concessão às companhias aéreas designadas de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território da outra

Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga e correio, transportados mediante pagamento ou retribuição e destinados a outro ponto no território daquela Parte Contratante.

4. Se por causa de um conflito armado, distúrbios ou desenvolvimentos políticos, ou circunstâncias especiais ou invulgares, uma Companhia Aérea Designada da Parte Contratante não for capaz de operar um serviço nas suas rotas normais, a outra Parte Contratante envidará os seus melhores esforços para facilitar a operação continuada desse serviço através de rearranjos temporários apropriados dessas rotas.

Artigo 4 **Designação e autorização**

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma ou mais companhias aéreas para explorarem os serviços acordados e revogar ou alterar essas designações. Essas designações serão feitas por escrito e serão transmitidas à outra Parte Contratante através de canais diplomáticos.
2. Uma vez recebida esta designação e mediante um pedido para a operacionalização da autorização da Companhia Aérea Designada na forma prescrita, cada Parte Contratante concede sem demora as competentes autorizações de exploração à companhia aérea designada:
 - (a) Uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa companhia pertencem à Parte Contratante que a designou ou a seus nacionais; e
 - (b) esteja qualificado para cumprir as condições prescritas nos termos da lei e regulamentos normalmente aplicados para a operação de serviços aéreos internacionais pela Parte Contratante que a designou.
3. Quando uma companhia aérea tiver sido designada e autorizada, a mesma poderá iniciar a exploração dos serviços acordados desde que cumpra as disposições aplicáveis do presente Acordo.

Artigo 5 **Revogação ou Suspensão da Autorização**

1. Cada Parte Contratante poderá revogar, suspender ou limitar a operacionalização da autorização ou permissões técnicas de uma Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante, onde:
 - (a) Uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa companhia aérea não são concedidos na designação da Parte Contratante ou dos seus nacionais; ou
 - (b) No caso de a companhia aérea deixar de cumprir as condições prescritas nos termos da lei e dos regulamentos normalmente aplicados à operação dos serviços aéreos

internacionais pela Parte Contratante que a designou; ou

(c) No caso de a companhia aérea deixar de cumprir as disposições aplicáveis do presente Acordo.

2. Salvo a necessidade da imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo para evitar novas infracções às leis ou aos regulamentos, esse direito apenas será exercido após a realização de consultas, de acordo com o Artigo 19, com a Autoridade Aeronáutica da outra Parte Contratante

Artigos 6 Competição Justa

1. As companhias aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes terão justa e igual oportunidade de exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas.
2. Cada Parte Contratante permitirá cada Companhia Aérea Designada determinar a frequência e capacidade do transporte aéreo internacional que oferece, de acordo com as considerações baseadas no comércio e no mercado. Nenhuma Parte Contratante restringirá unilateralmente as operações das companhias aéreas designadas da outra, excepto nos termos do presente Acordo.
3. Nenhuma Parte Contratante permitirá que a sua Companhia Aérea Designada ou companhias aéreas, seja em conjunto com a companhia aérea ou companhias aéreas ou separadamente, se engajem num comportamento competitivo injusto ou abusem o poder do mercado de forma que tenham ou poderão ter ou pretendam ter o efeito de enfraquecer gravemente o concorrente ou excluí-lo de uma rota.
4. Cada Parte Contratante poderá, se considerar que a conduta da Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante constitui ou provavelmente constituirá um comportamento competitivo, poderá solicitar uma consulta e tal consulta começará dentro de (30) dias após o pedido.

Artigo 7 Tarifas

1. Cada Parte Contratante permitirá as tarifas para os serviços aéreos serem estabelecidos por cada Companhia Aérea Designada com base em considerações comerciais no lugar do mercado. Nenhuma Parte Contratante exigirá as suas companhias aéreas para consultarem as outras sobre as tarifas que cobram ou propõem cobrar pelos serviços cobertos por este Acordo.
2. As companhias aéreas designadas serão exigidas para apresentar as tarifas nas Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

3. As tarifas apresentadas poderão permanecer em vigor se não forem subsequentemente desaprovadas nos termos dos parágrafos 4 ou 5 abaixo. A intervenção pelas Partes Contratantes será limitada à:
 - (a) protecção dos consumidores das tarifas que são excessivas devido ao abuso do poder do mercado; ou
 - (b) prevenção das tarifas cuja aplicação constitui um comportamento não competitivo que pretende ou provavelmente pretenda explicitamente ter efeito de impedir, restringir ou deformar a competição ou excluir o concorrente da rota.
4. Cada Parte Contratante poderá unilateralmente desautorizar qualquer tarifa apresentada ou cobrada pelas suas próprias companhias aéreas designadas, se parecer para a Autoridade Aeronáutica dessa Parte Contratante que a tarifa cobrada cumpre os critérios prescritos no parágrafo 3 acima.
5. Nenhuma Parte Contratante tomará uma acção unilateral para evitar a entrada em vigor ou continuação duma tarifa cobrada por uma companhia aérea da outra Parte Contratante. Se uma Parte Contratante acredita que qualquer tarifa seja inconsistente com as considerações prescritas no parágrafo 4 acima, poderá solicitar consultas e notificar a outra Parte Contratante das razões da sua insatisfação. Estas consultas serão feitas num período não superior a trinta (30) dias após a recepção do pedido. Sem um acordo mútuo, a tarifa entrará em vigor ou continuará em vigor temporariamente até as Partes Contratantes alcançarem um acordo.

Artigo 8 **Aprovação dos horários**

1. A Companhia Aérea Designada de cada Parte Contratante submeterá os seus horários de voos previstos para aprovação às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante pelo menos trinta (30) dias antes da operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicável à sua modificação.
2. Para voos suplementares que a Companhia Aérea Designada de uma Parte Contratante desejar operar nos serviços acordados fora do horário aprovado, essa companhia aérea deve pedir uma permissão prévia das Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante. Esses pedidos serão submetidos pelo menos dois (2) dias úteis antes da operação desses voos.

Artigo 9 **Aplicação das Leis e dos Regulamentos Nacionais**

1. As leis e regulamentos nacionais da Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída a partir do seu território da aeronave envolvida nos serviços aéreos internacionais, ou na operação e navegação de tal aeronave, enquanto dentro do seu território, serão aplicáveis à aeronave da Companhia Aérea Designada da outra Parte

Contratante.

2. As leis e regulamentos nacionais da Parte Contratante relativos à admissão para escala e saída a partir do seu território de passageiros, bagagem, tripulação e carga (incluindo o correio), como são os casos daqueles relativos à migração, moeda e saúde serão aplicáveis aos passageiros, tripulação, carga e correio transportados pela aeronave da Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante enquanto estiverem dentro desse território.
3. Os passageiros, bagagem, carga e correio em trânsito directo no território de cada Parte Contratante ou que não deixarem a área do aeroporto reservada para esses propósitos serão sujeitos a um controlo simplificado, excepto em relação às medidas de segurança, controlo de narcóticos ou em circunstâncias especiais.
4. Nenhuma Parte Contratante deverá conceder qualquer preferência à sua própria ou qualquer outra companhia aérea em relação à companhia aérea designada da outra Parte Contratante envolvida no transporte aéreo internacional semelhante na aplicação da sua própria legislação ou semelhante em relação à migração, alfândegas e serviços de quarentena.

Artigo 10 **Direitos aduaneiros**

1. Cada Parte Contratante, salvaguardando o princípio da reciprocidade, isentará as companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante, ao ponto máximo possível ao abrigo da sua legislação nacional relativa aos direitos aduaneiros, emolumentos de inspecção e outros direitos ou impostos nacionais sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, consumíveis técnicos, partes sobressalentes, motores, equipamento normal de bordo e de segurança dessas aeronaves, provisões de bordo e outros bens destinados a uso exclusivo na operação ou manutenção das aeronaves, da Companhia Aérea Designada dessa outra Parte Contratante que explora os serviços acordados.
2. As isenções previstas neste Artigo serão concedidas aos bens referidos no parágrafo 1 quando:
 - (a) introduzidos no território de uma Parte Contratante sob a responsabilidade da Companhia Aérea Designada pela outra Parte Contratante;
 - (b) mantido abordo das aeronaves da Companhia Aérea Designada de uma Parte Contratante à chegada ou à saída do território da outra Parte Contratante; ou
 - (c) embarcados nas aeronaves da Companhia Aérea Designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante e com o objectivo de serem consumidos na operação dos serviços acordados;

independentemente desses artigos serem ou não usados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte Contratante que concede a isenção, desde que a propriedade desses bens não seja transferida no território da referida Parte Contratante.

3. O equipamento normal de bordo bem como os produtos e provisões existente a bordo das aeronaves de uma Companhia Aérea Designada de cada Parte Contratante só poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante com autorização das suas autoridades aduaneiras. Nesse caso, poderão ser colocados sob a vigilância das referidas autoridades até que sejam reexportados ou de lhes ser dado outro destino, em conformidade com os regulamentos aduaneiros.

Artigo 11 **Transferência de lucros**

1. Cada Parte Contratante concederá à companhia aérea designada da outra Parte Contratante o direito de remeter para o seu país, as receitas locais excedentes sobre as despesas ganhas por essa companhia aérea no território da outra Parte Contratante em conexão com os serviços acordados nas Rotas Especificadas, incluindo os juros comerciais normais ganhos nessas receitas, de acordo com os regulamentos de controlo fiscal e cambial em vigor, no território de cada Parte Contratante.
2. No caso de existir um acordo especial entre as Partes Contratantes para evitar a dupla tributação ou no caso em que existe um acordo especial que rege a transferência de fundos entre as duas Partes Contratantes, esse acordo prevalecerá.

Artigo 12 **Representação e Vendas da Companhia Aérea**

As companhias aéreas designadas de cada Parte Contratante terão o direito de:

- (a) Sujeito às leis e regulamentos que regem a entrada, residência e emprego da outra Parte Contratante, introduzir e manter no território da outra Parte Contratante o seu próprio pessoal executivo, técnico e operacional e outro pessoal especializado que a companhia aérea razoavelmente considera necessário para a provisão dos serviços aéreos;
- (b) Usar os serviços e pessoal de qualquer outra organização, empresa ou companhia aérea operando no território da outra Parte Contratante;
- (c) Seja directamente ou através de agentes ou outros intermediários designados pela companhia aérea, envolver na venda e comercialização do transporte aéreo e serviços associados no território da outra Parte Contratante e vender esse transporte em moeda daquele país ou em qualquer moeda livremente convertível; e

- (d) estabelecer escritórios no território da outra Parte Contratante.

Artigo 13 **Acordos de Partilha de Códigos**

1. Na operação e realização dos serviços acordados sobre as rotas especificadas no Anexo a este Acordo, as companhias aéreas designadas de cada Parte Contratante serão permitidas para celebrar acordos de comercialização cooperativa, tais como espaço bloqueado ou acordos de partilha de códigos, com:
 - (a) uma companhia aérea ou companhias aéreas da mesma Parte Contratante;
 - (b) uma companhia aérea ou companhias aéreas da outra Parte Contratante; e
 - (c) uma companhia aérea ou companhias aéreas de um terceiro país;desde que,
 - (i) todas as companhias aéreas nesses acordos tenham direitos de tráfego adjacentes e/ou autoridade apropriada para operar nas rotas e segmentos em causa; e
 - (ii) em relação a quaisquer bilhetes vendidos, a companhia aérea clarifique ao comprador no ponto da compra que a companhia aérea irá realmente operar cada sector do serviço e com o qual a companhia aérea ou companhias aéreas com quem o comprador está a entrar numa relação contratual.
2. Onde a Companhia Aérea Designada explora os serviços acordados ao abrigo dos acordos de partilha de códigos como a companhia aérea em operação, e onde existir uma limitação nos acordos de capacidade, a capacidade operada será contada mediante os acordos de capacidade da Parte Contratante designando essa companhia aérea. A capacidade oferecida pela Companhia Aérea Designada actuando como companhia aérea de comercialização sobre os serviços de partilha de códigos operados pelas outras companhias aéreas não será contada mediante os acordos de capacidade da Parte Contratante designando essa companhia aérea de comercialização.
3. Os horários dos serviços de partilha de códigos serão apresentados para aprovação às Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes pelo menos trinta (30) dias antes da data proposta para a sua introdução.

Artigo 14 **Taxas de Utilização**

1. Cada Parte Contratante se comprometerá a garantir que as taxas impostas ou permitidas para serem impostas pelas suas autoridades competentes numa Companhia Aérea Designada da outra Parte Contratante sejam justas e razoáveis. Estas taxas serão baseadas em princípios económicos sólidos.
2. Nenhuma Parte Contratante irá impor ou permitir serem impostas à(s) companhia(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante taxas de utilização mais elevadas que aquelas impostas às suas próprias companhias aéreas que explorem serviços aéreos internacionais semelhantes.
3. Cada Parte Contratante encorajará consultas entre os seus órgãos responsáveis pelas taxas e as companhias aéreas designadas usando as instalações e os serviços. Onde for prático, tais consultas serão através do representante apropriado da organização da companhia aérea.
4. Um pré-aviso razoável será, sempre que possível, dado à companhia aérea designada sobre quaisquer propostas para alterações às taxas referidas neste Artigo, em conjunto com a informação e dados de suporte relevantes para permiti-la expressar e ter a sua opinião tomada em conta antes de quaisquer alterações serem feitas.

Artigo 15 **Reconhecimento de Certificados e Licenças**

1. Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de aptidão e licenças emitidos, ou validados por uma das Partes Contratantes e dentro do seu prazo de validade, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para efeitos de exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas neste Acordo, desde que tais certificados ou licenças tenham sido emitidos ou validados em conformidade com a Convenção de Chicago.
2. Cada Parte Contratante reserva-se, porém, o direito de não reconhecer, no que respeita a voos sobre o seu próprio território, os certificados de aptidão e as licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante ou qualquer outro Estado, se as normas não cumprirem os seus próprios requisitos legais.
3. Se os privilégios ou condições da licença ou certificados emitidos ou validados pela Parte Contratante permitem uma diferença das normas estabelecidas ao abrigo da Convenção de Chicago, seja ou não uma diferença que esteja registada na Organização da Aviação Civil Internacional, a outra Parte Contratante poderá solicitar consultas à Primeira Parte Contratante com vista a confirmar que a prática em questão é aceitável à mesma.

Artigo 16 Segurança da Aviação Civil

1. Em conformidade com os direitos e obrigações aéreos nos termos do direito internacional, as Partes Contratantes realfirmam que o seu mútuo compromisso de protegerem a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui parte integral do presente Acordo. Sem derrogação dos seus direitos e obrigações nos termos do direito internacional, as Partes Contratantes deverão, em particular, actuar em conformidade com o disposto na Convenção referente às Ofensas e Certos Outros Actos Cometidos Abordo de Aeronaves (assinada em Tóquio, a 14 de Setembro de 1963); a Convenção para a Supressão de Captura Ilícita de Aeronaves (assinada em Haia, a 16 de Dezembro de 1970); a Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil (assinada em Montreal, a 23 de Setembro de 1971); e o Protocolo Suplementar para Repressão de Actos Ilícitos de Violência em Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional (assinado em Montreal, 23 de Fevereiro de 1988), e as disposições dos acordos bilaterais a que ambas as Partes Contratantes venham a vincular-se.
2. As Partes Contratantes prestar-se-ão mutuamente, sempre que solicitada, toda a assistência necessária com vista a impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e serviços de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.
3. Nas suas relações mútuas, as Partes Contratantes actuarão em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação civil estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e que se denominam Anexos à Convenção da Aviação Civil Internacional, na medida em que tais disposições de segurança sejam aplicáveis a ambas as Partes Contratantes. As Partes Contratantes exigirão também que os operadores de aeronaves matriculados no seu registo ou operadores de aeronaves que nele tenham o seu principal local de negócios ou tenham a sua sede permanente no seu território e os operadores dos aeroportos nos seus territórios actuem em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação.
4. Cada Parte Contratante aceita que tais operadores de aeronaves fiquem obrigados a observar as disposições sobre segurança da aviação referidas no parágrafo (3) acima, exigidas pela outra Parte Contratante para a entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte Contratante.
5. Cada Parte Contratante assegurará a aplicação efectiva, dentro do seu território, de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspeccionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante considerará também favoravelmente qualquer pedido da outra Parte Contratante relativo à adopção de adequadas medidas especiais de segurança razoáveis para fazer face a uma determinada ameaça.

6. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes ajudar-se-ão mutuamente através da facilitação de comunicações e da adopção de outras medidas apropriadas com vista a pôr termo, de forma rápida e segura, esse incidente ou ameaça de incidente.
7. Se uma das Partes Contratantes tiver problemas em relação ao cumprimento das disposições deste Artigo sobre Segurança da Aviação Civil, as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes poderão solicitar consultas imediatas com as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante. A falta de um acordo satisfatório dentro de trinta (30) dias a partir da data de tal solicitação constituirá motivo para suspender, revogar, limitar ou impor condições na operação das autorizações e permissões técnicas de uma companhia aérea ou companhias aéreas dessa Parte Contratante. Quando necessário, por motivos de emergência, uma Parte Contratante poderá tomar acções intermédias antes de passarem trinta (30) dias. Qualquer acção tomada de acordo com este parágrafo será interrompida depois do cumprimento das disposições de segurança deste Artigo pela outra Parte Contratante.

Artigo 17 **Segurança aérea**

1. Cada Parte Contratante pode, em qualquer altura, solicitar consultas sobre a adopção, pela outra Parte Contratante dos padrões de segurança em quaisquer áreas relacionadas com a tripulação, com a aeronave e com as condições da sua operação. Tais consultas realizar-se-ão no prazo de trinta (30) dias após o referido pedido.
2. Se, na sequência dessas consultas, uma Parte Contratante considerar que a outra Parte Contratante não mantém e nem aplica efectivamente padrões de segurança, pelo menos iguais aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção de Chicago, em qualquer destas áreas, a primeira Parte Contratante notificará a outra Parte dessas conclusões e das acções consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte Contratante tomar as necessárias medidas correctivas. A não aplicação pela outra Parte Contratante das medidas adequadas, no prazo de quinze (15) dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do Artigo 5 do presente Acordo.
3. Sem prejuízo das obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção de Chicago, é acordado que qualquer aeronave, da companhia aérea de uma Parte Contratante que opere serviços de ou para o território da outra Parte Contratante pode, enquanto permanecer no território da outra Parte Contratante, ser objecto de uma inspecção realizada por 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, bem como o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (neste Artigo mencionado como “inspecção de placa”).

4. Se, na sequência desta inspecção de placa ou de uma série de inspecções da placa surgirem;
 - a) Sérias suspeitas de que uma aeronave ou de que as condições de operação de uma aeronave não cumprem os padrões mínimos estabelecidos nesse momento ao abrigo da Convenção de Chicago; ou
 - b) Sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e sobre a aplicação efectiva dos padrões de segurança aérea estabelecidos nesse momento ao abrigo da Convenção de Chicago,

a Parte Contratante que efectuou a inspecção é livre de concluir, para os efeitos do Artigo 33 da Convenção de Chicago, que os requisitos sob os quais o certificado ou licenças respeitantes à essa aeronave ou à tripulação dessa aeronave tenham sido emitidos ou validados, ou que os requisitos da operação da aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos ao abrigo da Convenção de Chicago.
5. Nos casos em que, para efeitos de uma inspecção de placa de uma aeronave, operada pela companhia aérea ou companhias aéreas por uma Parte Contratante, nos termos do parágrafo 3 acima mencionado, o acesso for negado pelos representantes dessas companhias aéreas, a outra Parte Contratante é livre de inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no parágrafo 4 acima e de obter as conclusões referidas nesse parágrafo.
6. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou alterar imediatamente a autorização de exploração da companhia aérea pela outra Parte Contratante, caso a primeira Parte Contratante conclua, na sequência de uma inspecção de placa, consulta ou de outra forma, que seja essencial uma acção imediata para a segurança da operação da companhia aérea.
7. Qualquer acção tomada por uma Parte Contratante de acordo com os parágrafos (2) ou (6) acima mencionados será interrompida assim que o fundamento para que essa acção deixe de existir.

Artigo 18 **Fornecimento de estatísticas**

Cada Parte Contratante garantirá que a sua companhia aérea designada ou companhias aéreas designadas forneçam à outra Parte Contratante, mediante pedido, estatísticas periódicas ou outra informação semelhante relativa à capacidade oferecida nos serviços acordados pelas respectivas companhias aéreas designadas.

Artigo 19

Consultas

Cada Parte Contratante poderá a qualquer momento solicitar consultas sobre a implementação, interpretação ou emenda do presente Acordo ou seu cumprimento. Tais consultas, que poderão ser entre as Autoridades Aeronáuticas, deverão ter início no prazo de sessenta (60) dias a contar a partir da data do pedido apresentado por uma Parte Contratante, salvo acordo em contrário de ambas as Partes Contratantes.

Artigo 20

Resolução de diferendos

1. Todo o diferendo que surgir entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou implementação do presente Acordo será resolvido, em primeiro lugar, através de negociação.
2. Se as Partes Contratantes não chegarem à uma solução pela via de negociação, poderão acordar em submeter o diferendo à decisão de uma pessoa ou organismo; se também não se chegar à uma solução, o diferendo será, mediante o pedido de qualquer das Partes Contratantes, submetido à decisão por um tribunal de três (3) mediadores. Cada Parte Contratante designará um mediador e o terceiro mediador será designado conjuntamente pelos dois mediadores. Cada Parte Contratante designará o seu mediador dentro de um período de sessenta (60) dias a partir da data da recepção do aviso de uma Parte à Outra, através de canais diplomáticos, pedindo a arbitragem do diferendo por tal tribunal e o terceiro mediador será designado dentro de um período adicional de sessenta (60) dias. Se cada Parte Contratante não designar um mediador dentro do período especificado, ou se o terceiro mediador não for designado dentro do período especificado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá ser solicitado por cada Parte Contratante para designar um mediador ou mediadores, conforme pode ser o caso. Nesse caso, o mediador será um cidadão de um terceiro Estado e desempenhará as funções de Presidente do tribunal arbitral.
3. Cada Parte Contratante será responsável pelos custos do mediador que tiver designado bem como da sua representação nos processos arbitrais. O custo do Presidente e quaisquer outros custos serão cobertos em partes iguais pelas Partes Contratantes.
4. As Partes Contratantes cumprirão toda a decisão dada no parágrafo (2) deste Artigo.
5. Se qualquer das Partes Contratantes não cumprir a decisão dada nos termos deste Artigo, a outra Parte Contratante poderá limitar, suspender ou revogar qualquer dos direitos ou privilégios que tiver concedido em virtude do presente Acordo à Parte Contratante faltosa ou à(s) sua(s) companhia(s) aérea(s) designada(s).

Artigo 21 **Modificação do Acordo**

1. Se qualquer das Partes Contratantes considerar conveniente modificar qualquer disposição do presente Acordo, não o Anexo, poderá solicitar consultas à outra Parte Contratante, em conformidade com as disposições do Artigo 19 do presente Acordo. Tal modificação acordada entre as Partes Contratantes será aplicável temporariamente a partir da data da assinatura e entrará em vigor na data em que cada Parte Contratante tiver notificado a outra através de canais diplomáticos, sobre o cumprimento das suas disposições constitucionais.
2. Se qualquer das Partes Contratantes considerar conveniente modificar as disposições do Anexo desse Acordo, essas alterações serão acordadas entre as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes e entrarão em vigor mediante Troca de Notas.

Artigo 22 **Registo na Organização da Aviação Civil Internacional**

Este Acordo e qualquer alteração ao mesmo serão registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 23 **Conformidade com Convenções Multilaterais**

Este Acordo será emendado de forma a conformar a qualquer acordo multilateral que poderá tornar-se vinculativo para ambas as Partes Contratantes.

Artigo 24 **Denúncia do Acordo**

Qualquer das Partes Contratantes poderá, a todo o momento, notificar a outra Parte da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Neste caso, o Acordo terminará doze (12) meses após a data da recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo a notificação da denúncia ser retirada por mútuo acordo antes de expirar aquele prazo. Caso a outra Parte Contratante não acuse a recepção da notificação da denúncia, esta será considerada como tendo sido recebida quinze (15) dias após a sua recepção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

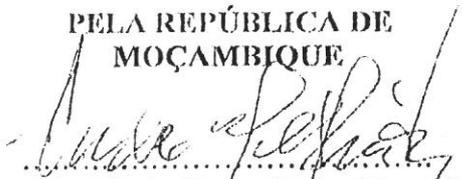
Artigo 25 **Entrada em vigor**

Este Acordo será temporariamente aplicado a partir da data da sua assinatura pelas Partes e entrará em vigor na data em que cada Parte Contratante tiver notificado à outra através de canais diplomáticos do seu cumprimento com os procedimentos legais dos requisitos.

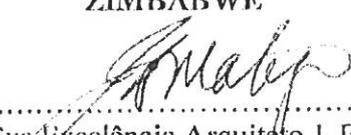
EM FÉ, os abaixo-assinados, sendo devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram e celebraram este Acordo em dois originais nas línguas inglesa e portuguesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

FEITO EM MAPUTO, AOS 20 DE JUNHO DE 2019.

PELA REPÚBLICA DE
MOÇAMBIQUE


.....
Sua Excelência Carlos Fortes Mesquita
Ministro dos Transportes e
Comunicações

PELA REPÚBLICA DO
ZIMBABWE


.....
Sua Excelência Arquitecto J. B
Matiza (MP)
Ministro dos Transportes e
Desenvolvimento de Infraestruturas

ANEXO
QUADRO DE ROTAS

1. As rotas a operar em ambas as direcções pelas companhias aéreas designadas pela República do Zimbabwe serão as seguintes:

I	II	III	IV
Pontos de Partida no Zimbabwe	Pontos Intermédios:	Pontos em Moçambique:	Pontos além:
Qualquer Ponto Internacional	Qualquer	Qualquer Ponto Internacional	Qualquer

2. As rotas a operar em ambas as direcções pelas companhias aéreas designadas pela República do Moçambique serão as seguintes:

I	II	III	IV
Pontos de Partida em Moçambique	Pontos Intermédios:	Pontos no Zimbabwe:	Pontos além:
Qualquer Ponto Internacional	Qualquer	Qualquer Ponto Internacional	Qualquer

3. As companhias aéreas designadas de cada Parte Contratante poderão omitir, a seu critério, qualquer ponto sobre a rota especificada ou todos os voos, desde que os serviços acordados comecem e terminem no território da Parte Contratante designando a companhia aérea.
4. O exercício dos Direitos de Tráfego de Quinta Liberdade será acordado entre as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes.

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE REPUBLIC OF MOZAMBIQUE

AND

THE REPUBLIC OF ZIMBABWE

INDEX

Preamble	
Article 1:	Definitions
Article 2:	Application of the Chicago Convention
Article 3:	Grant of Traffic Rights
Article 4:	Designation and Authorization
Article 5:	Revocation or Suspension of Authorization
Article 6:	Fair Competition
Article 7:	Tariffs
Article 8:	Approval of schedules
Article 9:	Applicability of National Laws and Regulations
Article 10:	Custom duties
Article 11:	Transfer of Earnings
Article 12:	Airline Representation and Sales
Article 13:	Codesharing Arrangements
Article 14:	User charges
Article 15:	Recognition of Certificates and Licences
Article 16:	Aviation Security
Article 17:	Aviation Safety
Article 18:	Provision of Information
Article 19:	Consultation
Article 20:	Settlement of disputes
Article 21:	Amendments
Article 22:	Registration with ICAO
Article 23:	Conformity with Multilateral Conventions
Article 24:	Termination
Article 25:	Entry into force
Annex:	Route schedule

PREAMBLE

Whereas the Republic of Mozambique and the Republic of Zimbabwe (hereinafter jointly referred to as “the Contracting Parties” and individually as “a Contracting Party”);

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 Definitions

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:
 - (a) “**Aeronautical Authority**” means in the case of each Contracting Party, its Minister responsible for Civil Aviation or any other body authorised to perform the functions provided for in this Agreement;
 - (b) “**Agreement**” means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
 - (c) “**air service**”, “**international air service**”, “**airline**” and “**stop for non-traffic purposes**” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
 - (d) “**air transportation**” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
 - (e) “**capacity**” in relation to an aircraft means the payload of the aircraft available on the route or section of a route; and in relation to a specified air service means the capacity of aircraft, used on such service, multiplied by the frequency of the flights, operated by such an aircraft over a given period and route or section of route.
 - (f) “**Chicago Convention**” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;
 - (g) “**designated airline**” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

- (h) **"tariff"** means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
- (i) **"territory"** in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- (j) **"user charges"** means fees or rates levied by the competent authority or permitted by that authority to be levied for the use of airports, navigational facilities and other related services for aircraft, their crews, passengers and cargo;

Article 2 **Applicability of the Chicago Convention**

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

Article 3 **Grant of Traffic Rights**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule.
2. Subject to the provisions of this Agreement, each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party, the following rights:
 - (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
 - (c) the right to take on board and discharge in its territory at the points specified in the Annex of this Agreement passengers, baggage, cargo and mail separately or in combination destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party; and
 - (d) the right to take on board and discharge passengers, baggage, cargo and mail only at intermediate and beyond points that may be agreed upon from time to time between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.
3. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for remuneration or hire destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4

Designation and Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter such designations. Such a designation shall be made in writing and shall be transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.
2. On receipt of such a designation and of an application for operating authorisation from the designated airline in the form and manner prescribed, each Contracting Party shall grant the appropriate authorisations with minimum procedural delay, provided the airline so designated is:
 - (a) substantially owned and effectively controlled by the designating Contracting Party or its nationals; and
 - (b) qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designations.
3. When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5

Revocation or Suspension of Authorisation

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:
 - (a) substantial ownership and effective control of that airline is not vested in the designating Contracting Party or its nationals; or
 - (b) that airline has failed to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designations; or
 - (c) that airline has failed to comply with the applicable provisions of this Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringement of laws or

regulations, such right shall be exercised only after consultation in accordance with Article 19 with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party.

Article 6 Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.
2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers, according to commercial and market based considerations. Neither Contracting Party shall unilaterally restrict the operations of the designated airlines of the other, except according to the terms of this Agreement.
3. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to engage in unfair competitive behaviour or abuse market power in such a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.
4. Either Contracting Party may, if it considers that the conduct by the designated airline of the other Contracting Party constitute or is likely to constitute unfair competitive behaviour, request consultation and the consultation shall begin within (30) days of the request.

Article 7 Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by this Agreement.
2. The designated airlines shall be required to file tariffs with the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.
3. The filed tariffs may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraphs 4 or 5 below. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - (a) the protection of consumers from tariffs that are excessive due to the abuse of market power; or
 - (b) the prevention of tariffs whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.

4. Each Contracting Party may unilaterally disallow any tariff filed or charged by its own designated airlines, if it appears to the Aeronautical Authority of that Contracting Party that a tariff charged meets either of the criteria set out in paragraph 3 above.
5. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff charged by an airline of the other Contracting Party. If one Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set out in paragraph 4 above, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than (30) days after receipt of the request. Without a mutual agreement the tariff shall take effect or continue in effect in the interim until the Contracting Parties reach an agreement.

Article 8

Approval of schedules

1. The designated airline of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.
2. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the Aeronautical Authority of the other Contracting Party. Such requests shall be submitted at least two (2) working days prior to the operation of such flights.

Article 9

Applicability of National Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo (including mail) such as those regarding immigration, customs, currency and health shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party or not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measure, narcotics control or in special circumstances, be subject to no more than a simplified control.
4. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air

transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

Article 10 Customs Duties

1. Each Contracting Party shall on, the basis of-reciprocity exempt a designated airline of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national laws from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 if:
 - (a) introduced into the territory of the Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
 - (b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arrival in or leaving the territory of the other Contracting Party; or
 - (c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

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

Article 11 Transfer of Earnings

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party, the right to remit to its head office, the excess of receipts over expenditure earned by such Airline in the territory of the other Contracting Party in connection with the agreed services on the Specified Routes including normal commercial interest earned on such earnings, according to the fiscal and exchange control regulations in force, in the territory of each Contracting Party.

In the event that there exists, a special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, or in case where there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

Article 12 **Airline Representation and Sales**

The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to:

- (a) subject to the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air services;
- (b) use the services and personnel of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party;
- (c) either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline, engage in the sale and marketing of air transportation and related services in the territory of the other Contracting Party and sell such transportation in local currency or in any freely convertible currency; and
- (d) establish offices in the territory of the other Contracting Party.

Article 13 **Code sharing Arrangements**

In operating or holding out the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space or code-sharing arrangements, with:

- (a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
 - (b) an airline or airlines of the other Contracting Party; and
 - (c) an airline or airlines of a third country;
- provided that,
- (i) all airlines in such arrangements have the underlying traffic rights and/or appropriate authority to operate on the routes and segments concerned; and
 - (ii) in respect of any tickets sold, the airline makes it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and

with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

2. Where a designated airline operates the agreed services under code-sharing arrangements as the operating airline, and where there is a limitation on capacity entitlements, the operated capacity shall be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said airline. Capacity offered by a designated airline acting as the marketing airline on the code-share services operated by other airlines shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said marketing airline.
3. The schedules of the codesharing services shall be filed for approval with the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction.

Article 14 User Charges

1. Each Contracting Party shall endeavour to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on a designated airline of the other Contracting Party are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles.
2. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and designated airline(s) using the facilities and services. Where practicable, such consultations should be through the appropriate representative airline organisation.
4. Reasonable advance notice shall, whenever possible, be given to the designated airline(s) of any proposals for changes to charges referred to in this Article, together with relevant supporting information and data, to enable it to express and have its views taken into account before any changes are made.

Article 15
Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirement under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Chicago Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party or any other State if the standards do not meet its own legal requirements.
3. If the privileges or conditions of the licence or certificate issued or rendered valid by a Contracting Party permit a difference from the standards established in terms of the Chicago Convention, whenever or not that difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Contracting Party may, request consultation with the first Contracting Party with a view to satisfying itself that the practice in question is acceptable to it.

Article 16
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting 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 their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Chicago Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (signed at Tokyo on 14 September 1963), the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (signed at the Hague on 16 December 1970), the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation (signed at Montreal on 23 September 1971) and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation (done at Montreal on 23 February 1988), and the provisions of bilateral agreements which will become binding on both Contracting Parties.
2. The Contracting 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.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil

Aviation to the extent that such security provisions are applicable to both Contracting Parties. The Contracting Parties shall also 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 and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party.
5. Each Contracting 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 Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such an incident or threat thereof.
7. Should one Contracting Party have problems with regard to compliance with aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorizations and technical permissions of an airline or airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of thirty (30) days. Any action taken in accordance with this sub-Article shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

Article 17 Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards adopted by the other Contracting Party in any area relating to aircrew, aircraft or their operation. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting 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 Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting 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 5 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting 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 (in this Article called "ramp inspection").
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections give rise to:
 - (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or
 - (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,

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

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting 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 Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of the airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 18
Provision of Information

Each Contracting Party shall cause its designated airline or airlines to provide to the other Contracting Party upon request, such periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services by the respective designated airlines.

Article 19
Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between Aeronautical Authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 20
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may, at the request of either Contracting Party, appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.
3. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceedings. The cost of the President and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

5. If either Contracting Party fails to comply with a decision given under this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to its designated airline(s).

Article 21 Amendments

1. If either Contracting Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement other than the Annex, it may request consultations with the other Contracting Party in accordance with Article 19 of this Agreement. Any such amendment agreed between the Contracting Parties shall apply provisionally from the date of signature and shall enter into force on the date when the Contracting Parties have notified one another through diplomatic channels that the requisite legal procedures or constitutional requirements have been fulfilled.
2. If either Contracting Party considers it desirable to amend the provisions of the Annex to this Agreement, such amendments shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties and enter into force when confirmed by an Exchange of Notes.

Article 22 Registration with the International Civil Aviation Organisation

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 23 Conformity with Multilateral Conventions

This Agreement shall be amended so as to conform to any multilateral agreement which may become binding on both Contracting Parties.

Article 24 Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fifteen (15) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

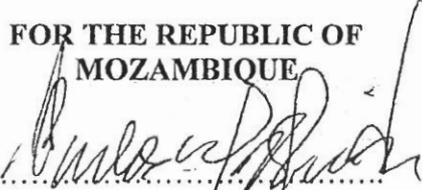
**Article 25
Entry into Force**

This Agreement shall apply provisionally from the date of initialling and shall enter into force on the date when the Contracting Parties have notified one another through diplomatic channels that their requisite legal procedures have been fulfilled.

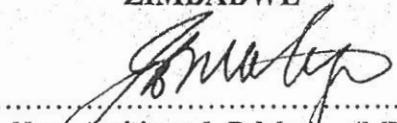
IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the English and Portuguese languages both texts being equally authentic.

DONE AT MAPUTO, THIS 20th DAY OF JUNE, 2019

**FOR THE REPUBLIC OF
MOZAMBIQUE**


.....
Hon. Carlos Fortes Mesquita
**Minister of Transport and
Communications**

**FOR THE REPUBLIC OF
ZIMBABWE**


.....
Hon. Architect J. B Matiza (MP)
**Minister of Transport and
Infrastructural Development**

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

1. The routes to be operated by the designated airlines of the Republic of Zimbabwe shall be as follows in both directions:

I	II	III	IV
Departure Points in Zimbabwe:	Intermediate Points:	Points in Mozambique:	Beyond Points:
Any International Point	Any	Any International Point	Any

2. The routes to be operated by the designated airlines of the Republic of Mozambique shall be as follows in both directions:

I	II	III	IV
Departure Points in Mozambique-----	Intermediate Points:	Points in Zimbabwe:	Beyond Points:
Any International Points	Any	Any International Point	Any

3. The designated airline of either Contracting Party may omit, at its own discretion, any point on the specified route on any or all flights, provided that the agreed services begin and terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.
4. The exercise of Fifth Freedom Traffic Rights shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.