

**Decreto-Presidencial nº 11/2007**

de 16 de Julho

Usando da faculdade conferida pela alínea c) do Artigo 135º da Constituição, o Presidente da República decreta o seguinte:

Artigo Único

É nomeado o Ministro Plenipotenciário Senhor António Pedro Monteiro Lima, para exercer, em comissão ordinária de serviço, o cargo de Representante Permanente da República de Cabo Verde junto da Organização das Nações Unidas, com efeitos a partir da data do seu empossamento.

Publique-se.

Palácio da Presidência da República, na Praia, aos 06 de Julho de 2007. – O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES

Referendado aos 10 de Julho de 2007

O Primeiro-Ministro *José Maria Pereira Neves*

—o—

**ASSEMBLEIA NACIONAL**

**Resolução nº 40/VII/2007**

de 16 de Julho

A Assembleia nacional vota, nos termos da alínea n) do artigo 174º da Constituição a seguinte Resolução:

Artigo Primeiro

É criada, ao abrigo do artigo 172º, nº 1, do Regimento da Assembleia Nacional, uma Comissão Eventual de Redacção com a seguinte composição:

Eva Verona Teixeira Ortet – Presidente – PAICV

Moisés Gomes Monteiro – MPD

Pedro Amarante de Ramiro Furtado – PAICV

João Carlos Cabral Varela Semedo – MPD

Manuel Paulino Barbosa Amado – PAICV

Artigo Segundo

A Comissão extingue-se uma vez realizada a redacção final dos textos legislativos.

Aprovada em 2 de Julho de 2007.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, em exercício, *Jorge Pedro Maurício dos Santos*.

**Resolução nº 4/VII/2007**

de 16 de Julho

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea b) do artigo 171º da Constituição, a seguinte Resolução:

Artigo único

É prorrogado, nos termos do artigo 12º, nº 2, do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares, na redacção que

lhe foi dada pela Lei nº 5/VI/2001, de 17 de Dezembro, o prazo para a realização do inquérito parlamentar da Comissão de Inquérito Parlamentar constituída pela Resolução nº 23/VII/2006, de 18 de Dezembro, por um período de 30 dias.

Aprovada em 3 de Julho de 2007.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, em exercício, *Jorge Pedro Maurício dos Santos*.

**Resolução nº 40/VII/2007**

de 16 de Julho

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea b) do artigo 178º da Constituição, a seguinte Resolução:

Artigo 1º

É aprovado, para ratificação, o Acordo entre o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte e o Governo da República de Cabo Verde, relativo aos Serviços Aéreos, assinado na cidade da Praia no dia 9 de Janeiro de 2007, cujos textos em português e inglês fazem parte integrante da presente Resolução.

Artigo 2º

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação e o Acordo referido no artigo anterior produz efeitos em conformidade com o que nele se estipula.

Aprovada em 3 de Julho de 2007.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, em exercício, *Jorge Pedro Maurício dos Santos*

**ANEXO**

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CAPE VERDE CONCERNING AIR SERVICES**

**Preamble**

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Cape Verde hereinafter referred to as the “Contracting Parties”;

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 their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1<sup>o</sup>**Definitions**

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

- a) The term “the Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes:
- (i) any amendment thereof which has been ratified by both Contracting Parties; and
  - (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- b) The term “aeronautical authority” means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and, for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of the Republic of Cape Verde, the Civil Aviation Agency, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar functions;
- c) The term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- d) The term “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- e) The terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- f) The term “this Agreement” includes the Annexes hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- g) The term “user charges” means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- h) The term “Air Operator’s Certificate” means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
- i) The term “EC Member State” means a State that is now or in the future a contracting party to the Treaty establishing the European Community;
- j) References to airlines of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall be

understood as referring to airlines designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland;

- k) References to nationals of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall be understood as referring to nationals of European Community Member States.

Article 2<sup>o</sup>**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<sup>o</sup>**Grant of Rights**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- a) The right to fly across its territory without landing;
- b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward 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 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<sup>o</sup>**Designation and Authorisation**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations 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 applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a) In the case of an airline designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

(i) It is established in the territory of the United Kingdom under the Treaty establishing the European Community and has a valid operating licence in accordance with European Community law; and

(ii) Effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EC Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) The airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by EC Member States or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States.

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

(i) It is established in the territory of the Republic of Cape Verde and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Cape Verde; and

(ii) The Republic of Cape Verde aeronautical authority has and maintains effective regulatory control of the airline; and

(iii) The airline has its principal place of business in the territory of the Republic of Cape Verde.

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

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<sup>o</sup>

##### Revocation or Suspension of Operating Authorisations

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party:

a) Where, in the case of an airline designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

(i) It is not established in the territory of the United Kingdom under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid operating licence in accordance with European Community law; or

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

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

b) Where, in the case of an airline designated by the Republic of Cape Verde:

(i) it is not established in the territory of the Republic of Cape Verde or is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Cape Verde; or

(ii) the Cape Verde aeronautical authority does not have or maintain effective regulatory control of the airline; or

(iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the Republic of Cape Verde

c) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or

d) If the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

e) In the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10; or

f) In accordance with paragraph (6) of Article 10.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### Article 6<sup>o</sup>

##### 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 sides' designated airline(s) to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the market place. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for non-scheduled flights, or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (2) of this Article. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party of such filing requirements and procedures.

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

#### Article 7<sup>o</sup>

##### Tariffs

1. For the purposes of these arrangements the term 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.

2. 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 these arrangements.

3. Each Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by its own designated airline or airlines. Neither Contracting Party shall require notification or filing of any tariffs to be charged by the designated airline or airlines of the other Contracting Party. Tariffs may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraphs 5 or 6 below.

4. 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;
- 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.

5. Each Contracting Party may unilaterally disallow any tariff field or charged by one of its own designated airlines. However, such intervention shall be made only

if it appears to the aeronautical authority of that Contracting Party that a tariff charged or proposed to be charged meets either of the criteria set out in paragraph 4 above.

6. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff charged or proposed to be 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 14 days after receipt of the request. Without a mutual agreement the tariff shall take effect or continue in effect.

7. Notwithstanding paragraphs 3, 5 and 6 above, neither Contracting Party shall require the filing of tariffs for the carriage of cargo between the two states. Such tariffs shall take effect when the airline concerned so decides.

8. A Contracting Party shall not require the filing for its approval of tariffs to be charged by the designated airline or airlines of the other Contracting Party for carriage between the first Contracting Party and a third state. Such tariffs shall take effect when the airline concerned so decides.

9. Notwithstanding the provisions of this Article, the tariffs to be charged by the designated airlines of both Contracting Parties for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

#### Article 8<sup>o</sup>

##### Duties, Taxes and Fees

1. The Contracting Parties shall relieve from all customs duties, national excise taxes and similar national fees:

- a) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party; and
- b) The following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:
  - (i) Repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
  - (ii) Passenger handling equipment and component parts;
  - (iii) Cargo-loading equipment and component parts;
  - (iv) Security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
  - (v) Instructional material and training aids;
  - (vi) Airline and operators' documents; and
- c) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory

of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:

- (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
  - (ii) fuel (subject to paragraph(s) (5) and (6) of this Article), lubricants and consumable technical supplies;
  - (iii) spare parts including engines; and
- d) Computer equipment and component parts introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party to assist in one or more of the following matters:
- (i) the repair, maintenance or servicing of aircraft;
  - (ii) the handling of passengers at the airport or on board aircraft;
  - (iii) the loading of cargo onto or the unloading of cargo from aircraft;
  - (iv) the carrying out of security checks on passengers or cargo;
  - (v) Provided in the case of sub-paragraphs (b) -(d) they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

2. The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline or airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

3. Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such relief from such other Contracting Party.

5. Nothing in this Agreement shall prevent the United Kingdom from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Republic of Cape Verde that operates between a point in the territory of the United Kingdom and another point in the territory of the United Kingdom or in the territory of another EC Member State.

Article 9<sup>o</sup>

#### Aviation Security

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning security standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2. 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 the generality of their rights and obligations under 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, 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, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any aviation security agreement that becomes binding on 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 Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that airlines it has designated to operate the agreed services on the specified routes, and the operators of airports in its territory, act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party agrees that its designated airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within, the territory of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, designated airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Community law. For departure from, or while within, the territory of the Republic of Cape Verde, designated airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that country. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applicable to security 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 act favourably upon 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 incident or threat thereof.

#### Article 10<sup>o</sup>

##### Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 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 the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5(1) of this Agreement (revocation or suspension of operating authorisation).

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines 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 authorised 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”), provided this does not lead to unreasonable delay.

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

- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the 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 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 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) of this Article is denied by a 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) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

#### Article 11<sup>o</sup>

##### Regulatory Control

Where the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EC Member State, the rights of the other Contracting Party under Article 10 shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EC Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

#### Article 12<sup>o</sup>

##### Codeshare

Any airline holding an Air Operator’s Certificate from one State may, subject to applicable laws and regulations governing competition, enter into code-sharing arrangements with any other airline or airlines, provided that:

- a) Each flight forming part of a service to which the arrangements apply is operated by an airline entitled to operate that flight;
- b) No service is held out by an airline of one state for the carriage of local passengers between a point in the territory of the other state and a point in a third state, or between two points in the territory of the other state, unless that airline is entitled to operate and carry local traffic between those two points in its own right;
- c) In respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

Article 13<sup>o</sup>**Leasing**

The designating airlines of each Contracting Party shall have the right to perform services using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, subject to arrangements made from time to time between the Contracting Parties.

Article 14<sup>o</sup>**Groundhandling**

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

Article 15<sup>o</sup>**Transfer of Earnings**

Each designated airline may on demand convert and remit local revenues in excess of sums locally disbursed to the country of its choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 16<sup>o</sup>**Airline Representation And Sales**

An airline which:

- a) is incorporated and has its principal place of business in the territory of one Contracting Party of an EC Member State; and
- b) holds a current Air Operator’s Certificate issued by the aeronautical authority of that Contracting Party or an EC Member State;

May:

- (i) in accordance with 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;
- (ii) use the services and personnel of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party;

(iii) establish offices in the territory of the other Contracting Party;

(iv) engage in the sale and marketing of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline. The airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 17<sup>o</sup>**User Charges**

1. 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.

2. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between their competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines’ representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 18<sup>o</sup>**Intermodal Transport**

The airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

Article 19<sup>o</sup>**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 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 20<sup>o</sup>**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 try to settle it by bilateral negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

- a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
- b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Vice-President shall be requested to make the appointment. If the Vice-President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Member of the Council of the International Court of Justice next in seniority who does not have the nationality of one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.

3. Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at as discretion, within 30 days after replies are due.

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

6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

7. The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

8. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal

shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice-President or Member of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 21°

#### **Amendment**

The Contracting Parties shall agree any amendments to this Agreement by an Exchange of Notes.

Article 22°

#### **Termination**

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 23°

#### **Entry Into Force**

This Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels of the completion of their respective constitutional formalities.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Praia this ninth day of January 2007 in the English and Portuguese languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, *Peter Newall*, Ambassador of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

For the Government of the Republic of Cape Verde, *Manuel Inocêncio Sousa* Ministry of State for Infrastructures Transport and Sea.

ANNEX 1

#### **ROUTE SCHEDULE**

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

Points in the United Kingdom - intermediate Points - Points in Cape Verde - Points Beyond.

#### **NOTES:**

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the United Kingdom.



2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the Republic of Cape Verde nor picked up in the territory of the Republic of Cape Verde to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

#### Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Cape Verde:

Points in Cape Verde - intermediate Points - Points in the United Kingdom - Points Beyond

#### NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the Republic of Cape Verde.

2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom nor picked up in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

#### ANEXO

#### ACORDO ENTRE O GOVERNO DO REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA E IRLANDA DO NORTE E O GOVERNO DA REPÚBLICA DE CABO VERDE RELATIVO AOS SERVIÇOS AÉREOS

#### Preâmbulo

O Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte e o Governo da República de Cabo Verde, a seguir designados as “Partes Contratantes”;

Sendo signatários da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional aberta à assinatura em Chicago a 7 de Dezembro de 1944;

Desejando celebrar um Acordo suplementar à dita Convenção, visando o estabelecimento de serviços aéreos entre os seus respectivos territórios;

Acordam o seguinte:

#### Artigo 1º

#### Definições

1. Para os efeitos do presente Acordo, a não ser que o contexto determine de outra forma:

a) O termo “a Convenção de Chicago” significa a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago a 7 de Dezembro de 1944 e inclui:

(i) Qualquer emenda que tenha sido ratificada por ambas as Partes Contratantes; e

(ii) Qualquer Anexo ou qualquer emenda ao Anexo adoptado nos termos do Artigo 90º da referida

Convenção, na medida em que tal emenda ou anexo seja, num determinado momento, eficaz para ambas as Partes Contratantes;

b) O termo “autoridade aeronáutica” significa, no caso do Reino Unido, o Secretario de Estado dos Transportes e, para o efeito do Artigo 7º, a Autoridade de Aviação Civil e, no caso da República de Cabo Verde, a Agência de Aviação Civil ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou entidade autorizada a desempenhar quaisquer funções presentemente susceptíveis de serem exercidas pela supra mencionada autoridade ou a desempenhar funções semelhantes;

c) O termo “companhia aérea designada” significa uma companhia aérea que tenha sido designada e autorizada nos termos do Artigo 4º do presente Acordo;

d) O termo “território”, em relação a um Estado, tem o significado que lhe é atribuído pelo Artigo 2º da Convenção de Chicago;

e) Os termos “serviços aéreos”, “serviço aéreo internacional”, “companhia aérea” e “escala para fins não comerciais” têm o significado que lhes é respectivamente atribuído pelo Artigo 96º da Convenção de Chicago;

f) O termo “o presente Acordo” inclui os Anexos aqui apensos e quaisquer emendas aos Anexos ou ao presente Acordo;

g) O termo “encargo do utente” significa uma tarifa aplicada às companhias aéreas pelas autoridades competentes ou por estas autorizada a ser aplicada pela utilização do aeroporto ou infra-estruturas ou de infra-estruturas de navegação aérea, incluindo infra-estruturas para sobrevoos, bem como serviços e infra-estruturas afins para as aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga;

h) O termo “Certificado de Operador Aéreo” significa um documento emitido a uma companhia aérea que atesta que a companhia aérea em questão possui a capacidade profissional e a organização para garantir a exploração segura de aeronaves para as actividades de aviação especificadas no certificado;

i) O termo “Estado-Membro da CE” significa um Estado que seja agora, ou no futuro, parte contratante do Tratado da Comunidade Europeia;

j) As referências a companhias aéreas do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte devem ser entendidas como referindo-se às companhias aéreas designadas pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte;

k) As referências a nacionais do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte devem ser entendidas como referindo-se a nacionais dos Estados-Membros da Comunidade Europeia.

## Artigo 2º

**Aplicação da Convenção de Chicago**

As disposições do presente Acordo ficarão sujeitas às provisões da Convenção de Chicago, na medida em que essas disposições sejam aplicáveis aos serviços aéreos internacionais.

## Artigo 3º

**Concessão de Direitos**

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos, no que respeita aos serviços aéreos internacionais:

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

2. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos a seguir especificados no presente Acordo para o propósito de explorar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas na Secção apropriada do Quadro anexo ao presente Acordo. Tais serviços e rotas são a seguir designados “os serviços acordados” e “as rotas especificadas”, respectivamente. Ao explorar um serviço aéreo acordado numa rota especificada, a companhia ou companhias aéreas designadas por cada Parte Contratante gozarão, para além dos direitos especificados no número 1 do presente Artigo, o direito de fazer escalas no território da outra Parte Contratante nos pontos especificados para aquela rota no Quadro do presente Acordo, com o propósito de embarcar e desembarcar passageiros e carga, incluindo correio.

3. Nenhuma das disposições do parágrafo 2 do presente Artigo deverá ser entendido como concedendo à companhia ou companhias aéreas designadas de uma Parte Contratante o direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante passageiros e carga, incluindo correio, transportados em regime de locação ou mediante remuneração e destinados a um ponto no território da outra Parte Contratante.

4. Se, em caso de conflito armado, perturbações ou desenvolvimentos políticos ou circunstâncias especiais e invulgares, uma companhia aérea designada de uma Parte Contratante ficar impossibilitada de explorar um serviço na sua rota normal, a outra Parte Contratante envidará todos os esforços para facilitar a exploração contínua de tal serviço através de apropriados reajustamentos temporários das rotas.

## Artigo 4º

**Designação e Autorização**

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar companhias aéreas para a exploração dos serviços acordados em cada uma das rotas especificadas e de denunciar ou alterar tais designações. Essas designações devem ser feitas por escrito e ser transmitidas à outra Parte Contratante através de canais diplomáticos.

2. Uma vez recebida essa designação e os pedidos da companhia aérea designada, de acordo com a forma e os conteúdos prescritos para as autorizações de exploração e

de licenças técnicas, a outra Parte Contratante concederá as autorizações e as licenças adequadas, com o mínimo de atraso, desde que:

- a) No caso de uma companhia aérea designada pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte:

- (i) Esteja constituída no território do Reino Unido ao abrigo do Tratado da Comunidade Europeia e possua uma licença de exploração válida, em conformidade com a lei da Comunidade Europeia; e

- (ii) o controlo efectivo de regulação da companhia aérea seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da CE responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica relevante esteja devidamente identificada na designação; e

- (iii) a companhia aérea seja directa ou maioritariamente propriedade, e é efectivamente controlada por Estados Membros da CE ou da Associação Europeia de Comércio Livre e/ou por nacionais daqueles Estados.

- b) No caso de uma companhia aérea designada pela República de Cabo Verde:

- (i) esteja constituída no território da República de Cabo Verde e possua uma licença, em conformidade com a lei em vigor na República de Cabo Verde; e

- (ii) a autoridade aeronáutica da República de Cabo Verde possua e mantenha o controlo efectivo de regulação da companhia aérea; e

- (iii) a companhia aérea tenha o seu principal centro de negócios no território da República de Cabo Verde.

- c) A companhia aérea designada esteja qualificada para responder as condições determinadas nos termos da lei e dos regulamentos normalmente aplicados à exploração de serviços aéreos internacionais pela Parte Contratante considerando o pedido ou os pedidos.

3. Uma companhia aérea que seja designada e autorizada poderá começar a explorar os serviços acordados, desde que a companhia aérea cumpra com as disposições aplicáveis do presente Acordo.

## Artigo 5º

**Revogação ou Suspensão da Autorização de Exploração**

1. Cada uma das Partes Contratantes poderá revogar, suspender ou limitar a autorização de exploração ou as licenças técnicas de uma companhia aérea designada pela outra Parte Contratante:

- a) Quando, no caso de uma companhia aérea designada pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte:

- (i) Não estiver constituída no território do Reino Unido nos termos do Tratado da Comunidade

Europeia ou não possuir uma licença de exploração válida, em conformidade com a lei da Comunidade Europeia; ou

(ii) o controlo efectivo de regulação da companhia aérea não for exercido ou mantido pelo Estado-Membro da CE responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo ou a autoridade aeronáutica relevante não estiver devidamente identificada na designação, e

(iii) a companhia aérea não seja directa ou maioritariamente propriedade, e é efectivamente controlada por Estados Membros da CE ou da Associação Europeia de Comércio Livre e/ou por nacionais daqueles Estados.

b) Quando, no caso de uma companhia aérea designada pela República de Cabo Verde:

(i) não estiver constituída no território da República de Cabo Verde ou não possuir uma licença, em conformidade com a lei em vigor na República de Cabo Verde;

(ii) a autoridade aeronáutica de Cabo Verde não possuir ou manter o controlo regulador efectivo da companhia aérea; e

(iii) a companhia aérea não tenha o seu principal centro de negócios no território da República de Cabo Verde.

c) No caso da companhia não cumprir com as leis e os regulamentos normal e razoavelmente aplicados pela Parte Contratante que concedeu esses direitos; ou

d) No caso da companhia aérea não cumprir com a exploração em conformidade com as condições previstas no presente Acordo; ou

e) No caso de a outra Parte Contratante se abster de tomar as medidas adequadas para melhorar a segurança, em conformidade com o parágrafo 2 do Artigo 10º; ou

f) Em conformidade com o parágrafo 6 do Artigo 10º.

2. Salvo se a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no número 1 deste Artigo forem necessárias para evitar novas infracções às leis e regulamentos, tal direito apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte Contratante.

#### Artigo 6º

##### Concorrência Leal

1. Deve haver uma oportunidade justa e equitativa para as companhias aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes concorrerem para a exploração dos serviços aéreos acordados nas rotas especificadas.

2. Cada Parte Contratante permitirá a cada companhia aérea designada que determine a frequência e a capacidade do transporte aéreo internacional por si oferecidos, com base nas considerações comerciais do mercado. Em conformidade com este direito, nenhuma Parte Contra-

tante restringirá unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade de serviço, o tipo ou tipos de aeronaves exploradas pelas companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante, excepto se for exigido por razões aduaneiras, técnicas, operacionais ou ambientais ao abrigo de condições uniformes nos termos do Artigo 15º da Convenção.

3. Nenhuma Parte Contratante deverá impor às companhias aéreas designadas pela outra Parte Contratante o requisito de primeira recusa, rácio de ajustamento, taxa de não objecção ou qualquer outro requisito respeitante à capacidade, frequência ou tráfego que não cumpram com os fins do presente Acordo.

4. Nenhuma Parte Contratante deverá exigir o registo de horários, planos para voos não regulares ou planos operacionais de companhias aéreas da outra Parte Contratante para aprovação, salvo se solicitado numa base não discriminatória para assegurar a aplicação das condições uniformes estabelecidas pelo parágrafo 2 do presente Artigo. Se uma Parte Contratante exigir registos para fins de informação, deverá minimizar a carga de procedimentos administrativos dos transportes aéreos intermediários e das companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante de tais procedimentos e exigências de registos.

5. Nenhuma Parte Contratante permitirá à sua companhia ou companhias aéreas designadas que, conjuntamente com qualquer outra companhia ou companhias aéreas ou separadamente, abuse de poder dominante no mercado de forma que tenha, ou que seja provável que tenha, ou que se destine a ter o efeito de enfraquecer um concorrente ou excluir um concorrente da rota.

#### Artigo 7º

##### Tarifas

1. Para fins deste Acordo, o termo “tarifa” significa os preços a serem pagos pelo transporte de passageiros, bagagens e carga e as condições em que tais preços se aplicam, incluindo os preços e as condições para agências e outros serviços auxiliares, exceptuando remuneração ou condições para o transporte de correio;

2. Cada Parte Contratante permitirá que cada companhia aérea designada fixe as tarifas para os serviços aéreos com base em análises das condições comerciais no mercado. Nenhuma Parte Contratante solicitará que as suas companhias aéreas consultem outras companhias aéreas sobre as tarifas que cobram ou se propõem cobrar pelos serviços abrangidos por estes acordos.

3. Qualquer Parte Contratante poderá solicitar uma notificação ou o registo de qualquer tarifa a ser cobrada pela sua própria companhia ou companhias aéreas designadas. Nenhuma Parte Contratante poderá solicitar a notificação ou o registo de quaisquer tarifas a serem cobradas pela companhia ou companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante. As tarifas continuarão em vigor, salvo desaprovação subsequente nos termos dos parágrafos 5 e 6 abaixo.

4. A intervenção das Partes Contratantes limitar-se-á a:

- a) Proteger os consumidores de tarifas excessivas em virtude do abuso da posição dominante no mercado;
- b) Prevenir tarifas cuja aplicação constitua um comportamento anti-concorrencial que tenha ou que seja provável que tenha, ou que expressamente se destine a ter um efeito de prevenção, restrição ou distorção da concorrência ou de exclusão de um concorrente da rota.

5. Cada Parte Contratante poderá, unilateralmente, proibir qualquer tarifa registada ou cobrada por uma das suas próprias companhias aéreas designadas. Contudo, tal intervenção será feita apenas se a autoridade aeronáutica dessa Parte Contratante considerar que a tarifa cobrada ou proposta preenche qualquer dos critérios estabelecidos no parágrafo 4 supra.

6. Nenhuma das Partes Contratantes tomará medidas unilaterais para impedir a entrada ou a continuação em vigor de uma tarifa cobrada ou proposta por uma companhia aérea da outra Parte Contratante. Se uma Parte Contratante achar que alguma tarifa não está em conformidade com os requisitos definidos no parágrafo 4 acima, pode solicitar consultas e notificar a outra Parte Contratante das razões da sua insatisfação. Estas consultas serão realizadas num prazo não superior a catorze dias após a recepção da solicitação. Caso não haja mútuo acordo, a tarifa entrará ou manter-se-á em vigor.

7. Não obstante os parágrafos 3, 5 e 6 supra, nenhuma Parte Contratante exigirá o registo de tarifas pelo transporte de carga entre os dois Estados. Essas tarifas produzirão efeito quando a companhia aérea interessada assim o decidir.

8. Uma Parte Contratante não deverá solicitar o registo para a sua aprovação das tarifas a serem cobradas pela companhia ou companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante para o transporte entre a primeira Parte Contratante e um terceiro Estado. Essas tarifas entrarão em vigor quando a companhia aérea interessada assim o decidir.

9. Não obstante as disposições do presente Artigo, as tarifas a serem cobradas pelas companhias aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes para o transporte unicamente na Comunidade Europeia devem estar sujeitas à lei da Comunidade Europeia.

#### Artigo 8º

##### **Impostos, Taxas e Emolumentos**

1. As Partes Contratantes deverão isentar todos os direitos aduaneiros, impostos indirectos e taxas nacionais similares:

- a) Aeronaves exploradas pelos serviços aéreos internacionais de uma companhia ou companhias aéreas designadas de qualquer Parte Contratante; e

b) Os seguintes artigos introduzidos por uma companhia aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante:

- (i) Equipamento e componentes de reparação, manutenção e assistência;
- (ii) equipamento e componentes de assistência a passageiros;
- (iii) equipamento e componentes de carga;
- (iv) equipamento de segurança, incluindo componentes destinados a serem incorporados em equipamento de segurança;
- (v) material de instrução e apoio à formação;
- (vi) documentos do operador e da companhia aérea; e

c) Os seguintes artigos introduzidos por uma companhia aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante ou fornecidos a uma companhia aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante:

- (i) Provisões de bordo (incluindo mas não se limitando a artigos como comida, bebidas e tabaco) quando trazidos a bordo ou introduzidos no território da outra Parte Contratante;
- (ii) combustível (sujeito ao(s) parágrafo(s) 5 e 6 do presente Artigo) lubrificantes e provisões técnicas de consumo;
- (iii) peças sobressalentes, incluindo motores; e

d) Equipamento informático e as componentes introduzidos por uma companhia aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante para prestar assistência numa ou mais das seguintes áreas:

- (i) Reparação, manutenção ou assistência de aeronaves;
- (ii) assistência a passageiros no aeroporto ou a bordo de aeronaves;
- (iii) carga e descarga da aeronave;
- (iv) verificação da segurança de passageiros e de carga;

Desde que em qualquer dos casos nas alíneas (b) - (d) se destinem ao consumo a bordo de uma aeronave ou dentro dos limites de um aeroporto internacional e destinado ao estabelecimento ou manutenção de um serviço aéreo internacional pela respectiva companhia aérea designada.

2. A isenção dos direitos aduaneiros, impostos indirectos e de taxas nacionais similares não se aplica às tarifas baseadas no custo dos serviços prestados a uma companhia ou companhias aéreas designadas de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante.

3. Poder-se-á exigir que o equipamento e os abastecimentos referidos no número 1 do presente Artigo sejam mantidos sob a vigilância ou controlo das autoridades competentes.

4. As isenções previstas no presente Artigo aplicar-se-ão também aos casos em que a companhia ou companhias aéreas designadas por uma Parte Contratante tenham estabelecido acordos com outra companhia ou companhias aéreas para o empréstimo ou transferência no território da outra Parte Contratante dos artigos especificados no parágrafo 1 do presente Artigo, desde que essa outra companhia ou companhias aéreas beneficiem igualmente das mesmas isenções junto dessa outra Parte Contratante.

5. Nenhuma das disposições do presente Acordo impedirá o Reino Unido de impor, numa base não discriminatória, impostos, contribuições, direitos, taxas ou encargos sobre o combustível fornecido no seu território para ser utilizado numa aeronave de uma companhia aérea designada da República de Cabo Verde que explore entre um ponto no território do Reino Unido e um outro ponto no território do Reino Unido ou no território de outro Estado-Membro da CE.

#### Artigo 9º

##### Segurança Aérea

1. Qualquer Parte Contratante poderá, a qualquer momento, solicitar consultas relativas aos padrões de segurança em qualquer área relacionada com a tripulação, aeronave ou a sua exploração adoptada pela outra Parte Contratante. Essas consultas realizar-se-ão num prazo de trinta dias a contar da data dessa solicitação.

2. De acordo com os seus direitos e obrigações, ao abrigo do direito internacional, as Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações, ao abrigo do direito internacional, as Partes Contratantes deverão, em particular, agir em conformidade com as disposições da Convenção sobre Infracções e Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio a 14 de Setembro de 1963, a Convenção para a Repressão do Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia a 16 de Dezembro de 1970, a Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal a 23 de Setembro de 1971, o Protocolo Suplementar de Montreal para Repressão de Actos Ilícitos de Violência em Aeroportos ao serviço da Aviação Civil Internacional, assinada em Montreal a 24 de Fevereiro de 1988, a Convenção Relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal a 1 de Março de 1991 e qualquer outro acordo de segurança aérea que vincule ambas as Partes Contratantes.

3. As Partes Contratantes prestar-se-ão, mutuamente e sob pedido, todo o apoio necessário para impedir actos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus

passageiros e tripulações, dos aeroportos, e das infra-estruturas de navegação aérea e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

4. As Partes Contratantes actuarão, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com as normas de segurança aérea adoptadas pela Organização Internacional da Aviação Civil e designadas como Anexos à Convenção de Chicago na medida em que essas normas de segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes. Cada Parte Contratante solicitará que as companhias aéreas por ela designadas explorem os serviços acordados nas rotas especificadas e que os operadores dos aeroportos no seu território actuem em conformidade com aquelas normas de segurança de aviação.

5. Cada Parte Contratante acorda que se poderá exigir que as suas companhias aéreas observem as disposições sobre a segurança aérea referidas no parágrafo 3 supra pela outra Parte Contratante à entrada no território dessa outra Parte Contratante. Para a saída ou permanência no território do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte as companhias aéreas designadas deverão observar as normas de segurança aérea, em conformidade com a lei da Comunidade Europeia. Para a saída ou permanência no território da República de Cabo Verde, as companhias aéreas designadas deverão observar as normas de segurança aérea, em conformidade com a lei em vigor no país. Cada Parte Contratante assegurará que as medidas adequadas são efectivamente aplicáveis à segurança no seu território para proteger a aeronave e inspeccionar passageiros, tripulação, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante atenderá favoravelmente qualquer solicitação da outra Parte Contratante a fim de tomar medidas especiais de segurança razoáveis para fazer face a uma ameaça específica.

6. Caso ocorra um incidente ou ameaça de um incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou infra-estruturas de navegação aérea, as Partes Contratantes prestar-se-ão apoio mútuo, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas destinadas a pôr termo a esse incidente ou ameaça com a maior rapidez possível e segurança.

#### Artigo 10º

##### Segurança Operacional

1. Cada Parte Contratante poderá, a qualquer momento, solicitar a realização de consultas sobre os padrões de segurança adoptados pela outra Parte Contratante no que diz respeito às tripulações, aeronaves ou à sua exploração. Tais consultas deverão ser realizadas no prazo de trinta dias a contar da data da solicitação.

2. Se, após essas consultas, uma Parte Contratante entender que a outra Parte Contratante não mantém e aplica eficazmente em qualquer dessas áreas padrões de segurança que sejam pelo menos equivalentes aos padrões mínimos estabelecidos nessa data de acordo com a Convenção de Chicago, a primeira Parte Contratante

notificará a outra Parte Contratante dessas conclusões e as medidas consideradas necessárias para satisfazer esses padrões mínimos, e a outra Parte Contratante deverá adoptar as medidas correctivas apropriadas. A omissão de adopção de medidas apropriadas pela outra Parte Contratante no prazo de quinze dias ou num prazo mais longo que tenha sido acordado constituirá fundamento para a aplicação do número 1 do Artigo 5º do presente Acordo (revogação ou suspensão da autorização de exploração).

3. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33º da Convenção de Chicago, é acordado que qualquer aeronave explorada, ao abrigo de um contrato de locação ou utilizada em nome de uma companhia ou companhias aéreas de uma Parte Contratante nos serviços para ou a partir do território da outra Parte Contratante pode, enquanto dentro do território da outra Parte Contratante, ser sujeita a um exame pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante, a bordo e à volta da aeronave para verificar a validade dos documentos da aeronave e da sua tripulação, bem como a condição aparente da aeronave e do seu equipamento (no presente Artigo designado inspecção de rampa), desde que não constitua motivos para atrasos injustificados.

4. Se qualquer inspecção de rampa ou uma série de inspecções de rampa originar:

- a) Preocupações sérias de que uma aeronave ou a exploração de uma aeronave não cumprem com os padrões mínimos estabelecidos nessa data em conformidade com a Convenção de Chicago; ou
- b) Preocupações sérias da falta de manutenção e aplicação eficazes dos padrões de segurança estabelecidos nessa data em conformidade com a Convenção de Chicago;

A Parte Contratante que realizar a inspecção terá, para os efeitos do Artigo 33º da Convenção de Chicago, a liberdade de concluir que os requisitos ao abrigo dos quais o certificado ou as licenças relativos àquela aeronave ou relativos à tripulação daquela aeronave foram emitidos ou tornados válidos ou que os requisitos ao abrigo dos quais aquela aeronave é explorada não são iguais ou superiores aos padrões mínimos de segurança aplicáveis em conformidade com a Convenção de Chicago.

5. Em caso de recusa de acesso para a realização de uma inspecção de rampa de uma aeronave explorada pela companhia aérea ou companhias aéreas de uma Parte Contratante, em conformidade com o parágrafo 3 do presente Artigo, por parte de um representante dessa companhia ou companhias aéreas, a outra Parte Contratante terá o direito de inferir que se levantam preocupações sérias do tipo referido no parágrafo 4 do presente Artigo e de retirar as conclusões referidas nesse parágrafo.

6. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou alterar imediatamente a autorização de exploração de uma companhia ou companhias aéreas da outra Parte Contratante caso a primeira Parte Contratante conclua, em resultado de uma inspecção de rampa ou uma série de inspecções de rampa, de uma recusa

de acesso para inspecção de rampa, de consultas ou por outros motivos, que a tomada de medidas imediatas é essencial para a segurança das operações de uma companhia aérea.

7. Qualquer medida implementada por uma Parte Contratante, de acordo com os números 2 ou 6 do presente Artigo, será interrompida logo que as bases para a adopção dessa medida deixem de existir.

Artigo 11º

#### Controlo de Regulação

Nos casos em que o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte tenham designado uma companhia aérea cujo controlo de regulação seja exercido ou mantido por um outro Estado-Membro da CE, os direitos da outra Parte Contratante nos termos do Artigo 10º aplicar-se-ão igualmente no que respeita à adopção, exercício ou manutenção dos padrões de segurança desse outro Estado-Membro da CE e em relação à autorização de exploração dessa companhia aérea.

Artigo 12º

#### Partilha de Código

Qualquer companhia aérea que possua um Certificado de Operador Aéreo de um Estado poderá, sujeita às leis e aos regulamentos em vigor que regulam a concorrência, entrar em acordo sobre a partilha de código com qualquer outra companhia ou companhias aéreas, desde que:

- (i) Cada sector do serviço parte de um acordo seja operado por uma companhia aérea autorizada a efectuar aquela operação;
- (ii) Nenhum dos serviços seja efectuado por uma companhia aérea de um Estado para o transporte de passageiros locais entre um ponto no território do outro Estado e um ponto num terceiro Estado ou entre dois pontos no território do outro Estado, a menos que essa companhia aérea seja autorizada a explorar ou efectuar tráfego local entre esses dois pontos no seu direito próprio;
- (iii) No que diz respeito ao bilhete vendido, o comprador seja informado, no local da venda, qual a companhia aérea que explorará cada sector do serviço.

Artigo 13º

#### Locação

As companhias aéreas designadas de cada Parte Contratante terão o direito de efectuar serviços utilizando aeronaves (ou aeronave e tripulação) alugadas a qualquer empresa, incluindo outras companhias aéreas, sujeitas aos acordos feitos periodicamente entre as Partes Contratantes.

Artigo 14º

#### Serviço de assistência em terra

Cada companhia aérea designada, sujeita às leis e aos regulamentos de cada Parte Contratante incluindo, no caso do Reino Unido, a lei da Comunidade Europeia, terá o direito de realizar o seu próprio serviço de assistência em terra ("auto-assistência") no território da outra

Parte Contratante ou, por escolha própria, o direito de seleccionar entre os fornecedores concorrentes que fornecem serviços de assistência em terra, na totalidade ou em parte. Nos casos em que essas leis e regulamentos limitem ou impeçam auto-assistência e não exista uma concorrência efectiva entre fornecedores de serviços de assistência em terra, cada companhia aérea designada deverá receber um tratamento não discriminatório no que diz respeito ao acesso à auto-assistência ou a serviços de assistência em terra prestados por um fornecedor ou fornecedores.

Artigo 15º

**Transferência de Receitas**

Cada companhia aérea designada pelas Partes Contratantes terá o direito de converter e transferir para o país à sua escolha, a seu pedido, o excedente das receitas locais sobre as despesas efectuadas localmente. A conversão e a transferência imediatas serão autorizadas sem restrições, à taxa de câmbio aplicável às transacções correntes que se verificar à data em que essas receitas sejam apresentadas para conversão e transferência e estarão isentas de quaisquer taxas, excepto as normalmente cobradas pelos bancos para realizar essa conversão e transferência.

Artigo 16º

**Representação da Companhia Aérea e Vendas**

Uma companhia aérea que:

- a) Esteja constituída e tenha o seu principal centro de negócios no território de uma das Partes Contratantes ou de um Estado-Membro da CE; e
- b) Possua um Certificado de Operador Aéreo válido emitido pela autoridade aeronáutica dessa Parte Contratante ou de um Estado-Membro da CE;

Pode:

- (i) Em conformidade com as leis e os regulamentos respeitantes à entrada, residência e emprego da outra Parte Contratante, trazer para e manter no território da outra Parte Contratante o seu próprio pessoal de gestão, técnicos, operacional ou outros especialistas que a companhia aérea considere necessários para o fornecimento de serviços aéreos;
- (ii) utilizar os serviços e o pessoal de qualquer outra organização, empresa ou companhia aérea que opere no território da outra Parte Contratante;
- (iii) estabelecer escritórios no território da outra Parte Contratante;
- (iv) proceder à venda e promoção de transportes aéreos no território da outra Parte Contratante, quer directamente, quer através de agentes ou outros intermediários indicados pela companhia aérea. A companhia aérea terá o direito de vender esse transporte, e qualquer pessoa terá o direito de o comprar na moeda local ou em qualquer outra moeda livremente convertível.

Artigo 17º

**Encargos do Utente**

1. Nenhuma Parte Contratante poderá impor ou permitir que sejam impostas à companhia ou companhias aéreas da outra Parte Contratante encargos do utente superiores às impostas às suas próprias companhias aéreas que explorem serviços aéreos internacionais similares.

2. Cada Parte Contratante encorajará consultas sobre encargos do utente entre as suas autoridades fiscais competentes e as companhias aéreas que utilizam os serviços e as infra-estruturas fornecidos por essas autoridades fiscais quando possível, através das organizações representantes das companhias aéreas. Aos utentes deverá ser dado uma notificação razoável de quaisquer propostas de alteração nos encargos do utente de forma a permitir-lhes expressar as suas opiniões antes de se efectuarem essas alterações. Cada Parte Contratante encorajará ainda as suas autoridades fiscais competentes e tais utentes a trocarem toda a informação apropriada relativa aos encargos do utente.

Artigo 18º

**Transporte Intermodal**

As companhias aéreas de cada Parte Contratante poderão utilizar, conjuntamente com o transporte aéreo, qualquer transporte intermodal de ou para qualquer ponto nos territórios da outra Parte Contratante ou países terceiros. As companhias aéreas poderão realizar o seu próprio transporte intermodal ou providencia-lo através de acordos, incluindo a partilha de código, com outras transportadoras. Esses serviços intermodais poderão ser oferecidos como um serviço directo e a preço único para o transporte intermodal e aéreo combinados, desde que os passageiros e os expedidores sejam informados quanto aos fornecedores de transporte envolvidos.

Artigo 19º

**Consultas**

Qualquer Parte Contratante poderá, a qualquer momento, solicitar a realização de consultas sobre a implementação, interpretação, aplicação ou alteração do presente Acordo ou sobre o presente Acordo. Tais consultas, que poderão ser entre as autoridades aeronáuticas, terão início no prazo de sessenta dias a contar da data em que a outra Parte Contratante receba uma solicitação escrita, salvo acordo em contrário das Partes Contratantes.

Artigo 20º

**Resolução de Diferendos**

1. Caso surja algum diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou à aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes procurarão, em primeiro lugar, resolvê-lo pela via da negociação bilateral.

2. Caso as Partes Contratantes não chegarem a um acordo pela via da negociação, poderão acordar em submetê-lo a uma pessoa ou entidade ou, por solicitação de

qualquer Parte Contratante, submetê-lo à decisão de um tribunal de três árbitros, que será constituído da seguinte forma:

a) Num prazo de 30 dias a contar da data da recepção da solicitação de arbitragem, cada Parte Contratante deverá nomear um árbitro. Num prazo de 60 dias após a nomeação do segundo árbitro, e por acordo entre os dois árbitros será nomeado como o terceiro árbitro, um nacional de um terceiro Estado, que actuará como Presidente do tribunal arbitral;

b) Se, no prazo acima especificado, não for feita nenhuma das nomeações, qualquer Parte Contratante poderá solicitar ao Presidente do Conselho do Tribunal Internacional de Justiça que proceda à nomeação necessária no prazo de trinta dias. Se o Presidente for da mesma nacionalidade de uma das Partes Contratantes, o Vice-Presidente fará a nomeação. Se o Vice-Presidente for da mesma nacionalidade de uma das Partes Contratantes, o Membro do Conselho do Tribunal Internacional de Justiça mais antigo que não seja da nacionalidade de nenhuma das Partes Contratantes procederá à nomeação.

3. Salvo o previsto a seguir no presente Artigo ou acordo em contrário das Partes Contratantes, o tribunal determinará os limites da sua jurisdição e estabelecerá o seu próprio procedimento. Por decisão do tribunal, ou a pedido de qualquer das Partes Contratantes, será realizada uma conferência no prazo máximo de trinta dias após a constituição definitiva do tribunal, para determinar as questões precisas a serem arbitradas e os procedimentos específicos a serem seguidos.

4. Salvo acordo em contrário das Partes Contratantes ou por determinação do tribunal, cada Parte Contratante submeterá um memorando no prazo de quarenta e cinco dias após a constituição definitiva do tribunal. Cada Parte Contratante submeterá a resposta no prazo de sessenta dias da apresentação do memorando da outra Parte Contratante. O tribunal realizará uma audiência a pedido de qualquer uma das Partes Contratantes ou, à sua discricção, no prazo de trinta dias após a apresentação das respostas.

5. O tribunal procurará proferir uma decisão escrita no prazo de trinta dias após a conclusão da audiência ou, se não houver audiência, trinta dias após a data da apresentação de ambas as respostas. A decisão será tomada por maioria de votos.

6. As Partes Contratantes poderão submeter pedidos de esclarecimento da decisão no prazo de quinze dias após a sua recepção e esse esclarecimento será emitido no prazo de quinze dias após a apresentação desse pedido.

7. A decisão do tribunal deverá vincular as Partes Contratantes.

8. Cada Parte Contratante suportará as despesas do árbitro por si nomeado. As outras despesas do tribunal serão repartidas em partes iguais pelas Partes Contra-

tantes, incluindo quaisquer despesas realizadas pelo Presidente, Vice-Presidente ou Membro do Conselho do Tribunal Internacional de Justiça na execução dos procedimentos constantes da alínea b) do parágrafo 2 do presente Artigo.

Artigo 21º

#### Emendas

As Partes Contratantes devem acordar quaisquer emendas ao presente Acordo através de troca de notas.

Artigo 22º

#### Denúncia

Qualquer Parte Contratante poderá, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte Contratante sobre a sua decisão de denunciar o presente Acordo. Essa notificação deverá ser comunicada simultaneamente à Organização Internacional da Aviação Civil. O presente Acordo terminará à meia noite (do local de recepção da notificação) imediatamente anterior ao primeiro aniversário da data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação for retirada por acordo antes do termo desse prazo. Caso a outra Parte Contratante não acusar a recepção, a notificação será considerada recebida catorze dias após a recepção da notificação pela Organização Internacional da Aviação Civil.

Artigo 23º

#### Entrada em Vigor

O presente Acordo entrará em vigor após a data da notificação através de canais diplomáticos de que os respectivos requisitos constitucionais foram preenchidos.

Em fé do que, os abaixo assinados, devidamente autorizados pelos respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em duplicado na Praia, aos 9 de Janeiro de 2007, nas línguas inglesa e portuguesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo do Reino do Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, *Peter Newall*, Embaixador do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte.

Pelo Governo República de Cabo Verde *Manuel Inocêncio Sousa*, Ministro de Estado e das Infra-estruturas Transportes e Mar.

ANEXO I

#### QUADRO DE ROTAS

Secção 1

Rotas a serem exploradas pela companhia ou companhias aéreas designadas pelo Reino Unido:

Pontos no Reino Unido – Pontos Intermédios – Pontos em Cabo Verde – Pontos Além

#### NOTAS:

1. Os pontos intermédios e os pontos além podem ser omitidos num voo, desde que o serviço inicie ou termine no Reino Unido.



2. Nenhum tráfego pode ser embarcado num ponto intermédio para ser desembarcado no território da República de Cabo Verde ou ser embarcado no território da República de Cabo Verde para ser desembarcado num ponto além, ou vice-versa, excepto mediante acordo pontual conjuntamente definido pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes. Esta restrição aplica-se também a todas as formas de tráfego em stop-over.

Secção 2

As Rotas a serem exploradas pela companhia ou companhias aéreas designadas pela República de Cabo Verde:

Pontos em Cabo Verde – Pontos Intermédios – Pontos no Reino Unido – Pontos Além.

**NOTAS:**

1. Os pontos intermédios e os pontos além podem ser omitidos num voo, desde que o serviço inicie ou termine na República de Cabo Verde.

2. Nenhum tráfego pode ser embarcado num ponto intermédio para ser desembarcado no território do Reino Unido ou ser embarcado no território do Reino Unido para ser desembarcado num ponto além, ou vice-versa, excepto mediante acordo pontual conjuntamente definido pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes. Esta restrição aplica-se também a todas as formas de tráfego em stop-over.

---

**Comissão Permanente**

**Resolução nº 34/VII/2007**

de 16 de Julho

Ao abrigo da alínea *a*) do artigo 55º do Regimento da Assembleia Nacional, a Comissão Permanente delibera o seguinte:

Artigo Primeiro

Deferir o pedido de suspensão temporária de mandato do Deputado António Pedro Pereira Duarte, eleito na lista do PAICV pelo Círculo Eleitoral da África, por um período de dez dias, com efeito a partir do dia 28 de Junho de 2007.

Artigo Segundo

Deferir o pedido de suspensão temporária de mandato do Deputado Ernesto Ramos Guilherme Rocha, eleito na lista do PAICV pelo Círculo Eleitoral do Porto Novo, por um período compreendido entre 25 de Junho e 6 de Julho de 2007.

Aprovada em 26 de Junho de 2007.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Aristides Raimundo Lima*.

**Resolução nº 35/VII/2007**

de 16 de Julho

Ao abrigo da alínea *a*) do artigo 55º do Regimento da Assembleia Nacional, a Comissão Permanente delibera o seguinte:

Artigo Único

Deferir o pedido de prorrogação da suspensão temporária de mandato do Deputado Lídio de Conceição Silva, eleito na lista da UCID pelo Círculo Eleitoral de São Vicente, por um período compreendido entre 22 de Junho e 6 de Julho de 2007.

Aprovada em 26 de Junho de 2007.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Aristides Raimundo Lima*.

---

**Gabinete do Presidente**

**Despacho de Substituição nº 29/VII/2007**

Ao abrigo na alínea *b*) do artigo 24º do Regimento da Assembleia Nacional, conjugado com o disposto nos artigos 4º, 5º e nº 2 do artigo 6º do Estatuto dos Deputados, defiro, a requerimento do Grupo Parlamentar do PAICV, o pedido de substituição temporária de mandato dos seguintes Deputados:

1. António Pedro Pereira Duarte, eleito na lista do PAICV pelo Círculo Eleitoral de África, pela candidata não eleita da mesma lista, senhora Maria de Fátima Silva.

2. Ernesto Ramos Guilherme Rocha, eleito na lista do PAICV pelo Círculo Eleitoral do Porto Novo, pelo candidato não eleito da mesma lista, senhor Nilton Rocha Dias

Publique-se.

Assembleia Nacional, aos 26 de Junho de 2007. – O Presidente da Assembleia Nacional, *Aristides Raimundo Lima*.

---

**Despacho de Substituição nº 30/VII/2007**

Ao abrigo na alínea *b*) do artigo 24º do Regimento da Assembleia Nacional, conjugado com o disposto nos artigos 4º, 5º e nº 2 do artigo 6º do Estatuto dos Deputados, defiro, a requerimento do Grupo Parlamentar da UCID, o pedido de substituição temporária de mandato do Deputado Lídio de Conceição Silva, eleito na lista da UCID pelo Círculo Eleitoral de São Vicente, pelo candidato não eleito da mesma lista, senhor João dos Santos Luís.

Publique-se.

Assembleia Nacional, aos 26 de Junho de 2007. – O Presidente da Assembleia Nacional, *Aristides Raimundo Lima*.