

**ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO  
ENTRE  
A REPÚBLICA PORTUGUESA  
E  
A REPÚBLICA DEMOCRÁTICA FEDERAL DA ETIÓPIA**

A REPÚBLICA PORTUGUESA e a REPÚBLICA DEMOCRÁTICA FEDERAL DA ETIÓPIA, doravante designadas as "Partes", sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, a 7 de dezembro de 1944;

Desejando organizar, de uma forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais e promover, o mais amplamente possível, a cooperação internacional no âmbito de tais serviços; e

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

Acordam o seguinte:

**ARTIGO 1  
DEFINIÇÕES**

Para efeitos deste Acordo:

a) A expressão "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado ao abrigo do artigo 90º da referida Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses Anexos e emendas tenham sido adotados por ambas as Partes;

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

c) A expressão "Estado Parte" designa um Estado africano signatário do Tratado de Abuja (assinado em 3 de junho de 1991) ou da Decisão de Yamussukro (assinada em 14 de novembro de 1999 e em vigor desde 12 de agosto de 2000) e outro país africano que apesar de não ser Parte do Tratado de Abuja ou da Decisão de Yamussukro, tenha declarado, por escrito, a sua intenção de ficar vinculado às orientações desse Tratado ou dessa Decisão;

d) A expressão "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República Portuguesa, a Autoridade Nacional da Aviação Civil e, no caso da República Democrática Federal da Etiópia, o Ministério dos Transportes, a Autoridade da Aviação Civil da Etiópia ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo

autorizado a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas referidas autoridades, ou funções semelhantes;

e) A expressão "empresa designada" significa qualquer empresa de transporte aéreo designada e autorizada em conformidade com o artigo 3.º deste Acordo;

f) A expressão "território" tem o significado que lhe é atribuído no artigo 2.º da Convenção;

g) As expressões "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa de transporte aéreo" e "escala para fins não comerciais" têm o significado que lhes é atribuído no artigo 96.º da Convenção;

h) As expressões "equipamento de terra", "provisões de bordo" e "peças sobressalentes" têm o significado que lhes é atribuído no Anexo 9 da Convenção;

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

j) A expressão "Anexo" significa o Quadro de Rotas apenso a este Acordo e quaisquer Cláusulas ou Notas constantes desse Anexo.

## **ARTIGO 2 DIREITOS DE TRÁFEGO**

1. Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos relativamente aos serviços aéreos internacionais explorados pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte:

a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar, e

b) O direito de fazer escalas no seu território para fins não comerciais.

2. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo para efeitos de exploração de serviços aéreos internacionais regulares pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, nas rotas especificadas na Secção apropriada do Anexo. Tais serviços e rotas são doravante designados, respetivamente, por "os serviços acordados" e "as rotas especificadas". Ao operar um serviço acordado numa rota especificada, a empresa de transporte aéreo designada por cada Parte usufruirá, para além dos direitos especificados no número 1 deste artigo, e sob reserva do disposto neste Acordo, do direito de aterrar no território da outra Parte, nos pontos especificados para o efeito no

Anexo a este Acordo, com o propósito de proceder ao embarque e desembarque de passageiros, bagagem, carga e correio.

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

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

### **ARTIGO 3**

#### **DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO DAS EMPRESAS**

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

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

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

- (i) Esta se encontre estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE e seja titular de uma Licença de Exploração válida em conformidade com o direito da UE; e
- (ii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo seja exercido e mantido pelo Estado membro da UE responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação; e
- (iii) A empresa de transporte aéreo seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada pelos Estados membros da UE ou da Associação

Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados.

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República Democrática Federal da Etiópia:

- (i) Esta se encontre estabelecida no território da República Democrática Federal da Etiópia e seja titular de uma Licença e um Certificado de Operador Aéreo válidos em conformidade com o direito da República Democrática Federal da Etiópia; e
- (ii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo seja exercido e mantido pela República Democrática Federal da Etiópia; e
- (iii) A empresa de transporte aéreo seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada por um Estado Parte.

c) A empresa de transporte aéreo designada se encontre habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação normalmente aplicável à exploração dos serviços aéreos internacionais, pela Parte que aprecia a ou as candidaturas.

#### **ARTIGO 4**

### **RECUSA, REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO E LIMITAÇÃO DE DIREITOS**

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

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

- (i) Esta não se encontre estabelecida no território da República Portuguesa nos termos dos Tratados da UE ou não seja titular de uma Licença de Exploração válida, em conformidade com o direito da União Europeia; ou
- (ii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo não seja exercido ou mantido pelo Estado Membro da UE responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo, ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação; ou
- (iii) A empresa de transporte aéreo não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada pelos Estados membros da UE ou

da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados.

- (iv) A empresa de transporte aéreo já esteja autorizada a operar ao abrigo de um acordo bilateral entre a República Democrática Federal da Etiópia e outro Estado Membro e ao exercer direitos de tráfego ao abrigo deste Acordo numa rota que inclua um ponto nesse outro Estado Membro, esteja a contornar as restrições sobre direitos de tráfego, impostas pelo acordo bilateral entre a República Democrática Federal da Etiópia e esse outro Estado Membro; ou
- (v) A empresa de transporte aéreo seja titular de um Certificado de Operador Aéreo (COA) emitido por um Estado Membro da União Europeia e não exista acordo bilateral sobre serviços aéreos entre a República Democrática Federal da Etiópia e esse Estado Membro, e os direitos de tráfego desse Estado Membro tenham sido negados à empresa de transporte aéreo designada da República Democrática Federal da Etiópia.

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República Democrática Federal da Etiópia:

- (i) Esta não se encontre estabelecida no território da República Democrática Federal da Etiópia ou não seja titular de uma Licença e um Certificado de Operador Aéreo válidos emitidos em conformidade com o direito aplicável da República Democrática Federal da Etiópia; ou
- (ii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo não seja exercido ou mantido pela República Democrática Federal da Etiópia; ou
- (iii) A empresa de transporte aéreo não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada por um Estado Parte.
- (iv) A empresa de transporte aéreo já esteja autorizada a operar ao abrigo de um acordo bilateral entre a República Portuguesa e outro Estado Parte e ao exercer direitos de tráfego ao abrigo deste Acordo numa rota que inclua um ponto nesse outro Estado Parte, esteja a contornar as restrições sobre direitos de tráfego, impostas pelo acordo bilateral entre a República Portuguesa e esse outro Estado Parte; ou
- (v) A empresa de transporte aéreo seja titular de um Certificado de Operador Aéreo (COA) emitido por um Estado Parte e

não exista acordo bilateral sobre serviços aéreos entre a República Portuguesa e esse Estado Parte, e os direitos de tráfego desse Estado Parte tenham sido negados à empresa de transporte aéreo designada da República Portuguesa.

c) No caso da empresa de transporte aéreo designada não se encontrar habilitada a satisfazer outras condições estabelecidas na legislação normalmente aplicável à operação de serviços aéreos internacionais, pela Parte que aprecia a ou as candidaturas; ou

d) No caso dessa empresa de transporte aéreo não cumprir com a legislação da Parte que concede a autorização ou permissão; ou

e) No caso da empresa de transporte aéreo designada deixar de operar os serviços acordados em conformidade com as condições estabelecidas neste Acordo.

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

## **ARTIGO 5**

### **LEGISLAÇÃO E PROCEDIMENTOS RELATIVOS A AUTORIZAÇÃO DE ENTRADA**

1. A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou relativos à operação e navegação de tais aeronaves no seu território, deverão aplicar-se às aeronaves de ambas as Partes, tanto à chegada como à partida ou enquanto permanecerem no território da primeira Parte.

2. A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência, ou partida do seu território de passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave, tais como as formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controlo sanitário, serão cumpridos pela empresa de transporte aéreo da outra Parte, ou em nome desses passageiros, tripulações, ou dos titulares da bagagem, carga e correio aquando da entrada, saída ou permanência no território dessa Parte.

3. Na aplicação da legislação e procedimentos previstos neste artigo, nenhuma das Partes pode conceder preferência a qualquer empresa de transporte aéreo em detrimento da empresa de transporte aéreo designada da outra Parte.

## **ARTIGO 6**

### **DIREITOS ADUANEIROS E OUTROS ENCARGOS**

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

2. Deverão ser igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e impostos, com exceção dos encargos relativos aos serviços prestados:

- a) As provisões de bordo embarcadas no território de uma Parte, dentro dos limites fixados pelas autoridades dessa Parte, e para utilização nos voos à partida de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte;
- b) As peças sobressalentes e o equipamento normal de bordo introduzidos no território de uma das Partes para a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte;
- c) O combustível, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento à partida das aeronaves, utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efetuada sobre o território da Parte em que são embarcados.

3. Reservas de bens e serviços localmente adquiridos serão regidos pelas leis e regulamentos relevantes aplicáveis de cada Parte.

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

5. O equipamento normal de bordo, bem como os materiais e provisões existentes a bordo das aeronaves da empresa de transporte aéreo designada de qualquer das Partes, apenas pode ser descarregado no território da outra Parte com a autorização das autoridades aduaneiras desse território. Nesse caso, podem ser colocados sob vigilância das referidas autoridades aduaneiras até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de acordo com a legislação aduaneira em vigor.

6. As isenções previstas neste artigo deverão também ser possíveis nos casos em que a empresa de transporte aéreo designada de qualquer das Partes tenha estabelecido acordos com outra empresa ou empresas de transporte aéreo para o empréstimo ou a transferência, no território da outra Parte, dos produtos especificados nos números 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra ou essas

outras empresas de transporte aéreo beneficiem igualmente das mesmas isenções no território da outra Parte

7. Nada neste Acordo deverá impedir:

a) a República Portuguesa de aplicar, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa de transporte aéreo designada pela República Democrática Federal da Etiópia e que opere entre um ponto situado no território da República Portuguesa e outro ponto situado no território da República Portuguesa ou no território de outro Estado Membro da União Europeia;

b) a República Democrática Federal da Etiópia de aplicar, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa e que opere entre um ponto situado no território da República Democrática Federal da Etiópia e outro ponto situado no território da República Democrática Federal da Etiópia ou no território de outro Estado Parte.

8. Cada Parte deverá isentar a empresa de transporte aéreo designada da outra Parte do pagamento de quaisquer impostos sobre as suas receitas, obtidas durante a exploração dos serviços acordados. Se houver um acordo entre as Partes, em particular, para evitar a dupla tributação, prevalecerão as disposições desse Acordo.

## **ARTIGO 7 TAXAS DE UTILIZAÇÃO**

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

2. Nenhuma Parte deverá impor ou permitir que sejam impostas à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte taxas mais elevadas que aquelas que são impostas às suas próprias empresas de transporte aéreo, que explorem serviços aéreos internacionais semelhantes.

3. Tais taxas devem ser justas e razoáveis e basear-se em princípios económicos sãos.

## **ARTIGO 8 TRÁFEGO EM TRÂNSITO DIRETO**

Tráfego em trânsito direto através do território de qualquer das Partes e que não abandone a área do aeroporto reservada a esse fim serão sujeitos apenas a um

controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança destinados a fazer face a uma ameaça de interferência ilícita, tal como violência e pirataria aérea e a medidas ocasionais de combate ao tráfico ilícito de drogas. A bagagem e a carga em trânsito direto deverão estar isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos similares.

## **ARTIGO 9 RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS**

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

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

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

## **ARTIGO 10 REPRESENTAÇÃO COMERCIAL**

1. A empresa de transporte aéreo designada de cada Parte terá o direito de:

- a) Estabelecer no território da outra Parte escritórios para a promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes de avião, bem como outras instalações inerentes à exploração do transporte aéreo, em conformidade com a legislação em vigor na outra Parte;
- b) Trazer e manter no território da outra Parte – em conformidade com a legislação dessa outra Parte relativa à entrada, residência e emprego – pessoal executivo, comercial, técnico, operacional e outro pessoal especializado necessário à exploração do transporte aéreo, e
- c) Proceder no território da outra Parte, à venda direta de transporte aéreo e, se as empresas de transporte aéreo assim o entenderem, através dos seus agentes.

2. As autoridades competentes de cada Parte tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que a representação da empresa de transporte aéreo designada da outra Parte possa exercer as suas atividades de forma regular.

## **ARTIGO 11 ATIVIDADES COMERCIAIS**

1. A empresa de transporte aéreo designada de cada Parte deverá ter o direito de vender o transporte aéreo no território da outra Parte, e qualquer pessoa será livre de comprar o referido transporte na moeda daquele território ou em moedas de outros países livremente convertíveis, em conformidade com a regulamentação relativa ao câmbio de moeda estrangeira, em vigor.
2. No exercício das atividades comerciais, os princípios referidos no número 1 deste artigo deverão ser aplicados às empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes.

## **ARTIGO 12 CONVERSÃO E TRANSFERÊNCIA DE RECEITAS**

Sujeito aos regulamentos sobre câmbio em vigor, cada Parte concede à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte o direito de transferir livremente, à taxa de câmbio oficial da moeda convertível em que o pagamento é efetuado, os excedentes das receitas sobre as despesas realizadas com o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio nos serviços acordados no território da outra Parte.

## **ARTIGO 13 CAPACIDADE**

1. Haverá justa e igual oportunidade para as empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes, na operação dos serviços acordados nas rotas especificadas entre os seus respetivos territórios.
2. Os serviços acordados oferecidos pelas empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes deverão manter uma estreita relação com as necessidades de transporte do público nas rotas especificadas e deverão ter como objetivo principal a oferta de capacidade adequada às necessidades reais e razoavelmente previsíveis, incluindo as variações sazonais, para o transporte de tráfego embarcado ou desembarcado no território da Parte que tenha designado a empresa de transporte aéreo.
3. A frequência e a capacidade a oferecer no transporte entre os respetivos territórios serão notificadas às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.
4. As disposições para o transporte de tráfego embarcado no território da outra parte e desembarcadas em pontos situados em países terceiros, nas rotas especificadas ou vice-versa, serão efetuadas de acordo com os princípios gerais aos quais a capacidade se deve adaptar:
  - a) Exigências do tráfego embarcado ou desembarcado no território da Parte que designou a empresa de transporte aéreo;

b) Exigências do tráfego da área que a empresa de transporte aéreo atravessa, tendo em consideração os outros serviços de transporte aéreo estabelecidos pelas empresas de transporte aéreo dos Estados situados nessa área; e

c) Exigências de uma operação econômica da empresa de transporte aéreo.

5. A frequência e a capacidade para o transporte de tráfego referidas no número 4 deste artigo serão sujeitas a aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

6. No caso das autoridades aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo relativamente à capacidade submetida, nos termos do número 5 deste artigo, a questão deverá ser tratada ao abrigo do disposto no artigo 19.º deste Acordo.

7. Se as autoridades aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre a capacidade a oferecer, nos termos do número 4 deste artigo, a capacidade que as empresas de transporte aéreo das Partes poderão oferecer não poderá exceder a capacidade total, incluindo variações sazonais, previamente acordada.

#### **ARTIGO 14 APROVAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE OPERAÇÃO**

1. Os horários dos serviços aéreos acordados e as condições da sua operação em geral deverão ser notificados com, pelo menos, trinta (30) dias de antecedência em relação à data prevista para a sua implementação. Qualquer alteração significativa a esses horários ou às condições da sua operação deverá ser igualmente notificada às autoridades aeronáuticas. O prazo acima indicado pode, em casos especiais, ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

2. Em caso de alterações menores ou de voos suplementares, a empresa de transporte aéreo designada de uma Parte deverá notificar as autoridades aeronáuticas da outra Parte com, pelo menos, quatro dias úteis de antecedência em relação à data prevista para a sua operação. Em casos especiais, este prazo pode ser reduzido, mediante acordo das referidas autoridades.

#### **ARTIGO 15 SEGURANÇA AÉREA**

1. Cada Parte pode solicitar, a qualquer momento, consultas sobre os padrões de segurança adotados em quaisquer áreas relacionadas com a tripulação, aeronave ou com as condições da sua operação adotadas pela outra Parte. Tais consultas deverão realizar-se no prazo de trinta (30) dias a contar desse pedido.

2. Se, em consequência dessas consultas, uma Parte concluir que a outra Parte não mantém nem aplica efetivamente padrões de segurança, pelo menos, iguais aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção, em qualquer destas áreas, a primeira Parte deve notificar a outra Parte dessas conclusões e

das medidas consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas corretivas. A não aplicação pela outra Parte das medidas adequadas, no prazo de quinze (15) dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do artigo 4.º deste Acordo.

3. Sem prejuízo das obrigações referidas no artigo 33.º da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada pela empresa de transporte aéreo designada de uma Parte em serviços de ou para o território da outra Parte pode, enquanto permanecer no território da outra Parte, ser objeto de um exame realizado pelos representantes autorizados da outra Parte, a bordo e no exterior da aeronave, a fim de verificar não só a validade dos documentos da aeronave e da sua tripulação, mas também o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (chamado "inspeção na plataforma de estacionamento"), desde que tal não implique atrasos desnecessários.

4. Se, em consequência desta inspeção na plataforma de estacionamento ou de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento surgirem sérias suspeitas de que uma aeronave, ou de que as condições de operação de uma aeronave, não cumprem os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção, ou sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança estabelecidos pela Convenção, a Parte que efetuou a inspeção é livre de concluir, para os efeitos do artigo 33.º da Convenção, que os requisitos de acordo com os quais os certificados ou as licenças foram emitidos ou validados para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos de acordo com os quais é operada a aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5. Nos casos em que o acesso a uma aeronave, para efeitos de uma inspeção na plataforma de estacionamento, nos termos do número 3 acima mencionado, operada por uma empresa de transporte aéreo designada por uma Parte, seja negado pelos representantes dessa empresa de transporte aéreo designada, a outra Parte pode inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no número 4 deste artigo e de tirar as conclusões nele referidas.

6. Cada Parte, reserva-se o direito de suspender ou alterar, de imediato, a autorização de exploração da empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte, caso a primeira Parte conclua, quer em consequência de uma inspeção na plataforma de estacionamento, de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento, de recusa de acesso para efeitos de inspeção na plataforma de estacionamento, na sequência de consultas, quer ainda de qualquer outro modo, que uma ação imediata é essencial à segurança da operação da empresa de transporte aéreo.

7. Qualquer ação empreendida por uma Parte de acordo com os números 2 ou 6 deste artigo, deverá ser interrompida assim que o fundamento para essa ação cesse.

## **ARTIGO 16 SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL**

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

- a) na Convenção relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963;
- b) na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia, em 16 de dezembro de 1970;
- c) na Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971, e no seu Protocolo Suplementar para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos Servindo a Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988.

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

3. As Partes deverão, a pedido, prestar-se toda a assistência necessária com vista a impedir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, respetivos passageiros e tripulações, de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

4. Cada Parte concorda que se exija a esses operadores de aeronaves que cumpram as disposições relativas à segurança da aviação, referidas no número 2 deste artigo, impostas pela outra Parte para a entrada no seu território, bem como para a saída, ou permanência no território da República Democrática Federal da Etiópia. Para a partida de, bem como permanência, no território da República Portuguesa, exige-se que os operadores de aeronaves cumpram as disposições relativas à segurança da aviação em conformidade com o direito da UE. Cada Parte deverá assegurar, no seu território, a aplicação efetiva de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e aprovisionamentos, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também deverá considerar

favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de medidas especiais de segurança, razoáveis, para fazer face a uma ameaça concreta.

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

6. Se uma Parte tiver problemas ocasionais, no âmbito das disposições deste artigo relativas à segurança da aviação civil, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes podem solicitar de imediato consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte.

### **ARTIGO 17 PROVISÃO DE ESTATÍSTICAS**

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

### **ARTIGO 18 TARIFAS**

1. As tarifas serão estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os fatores relevantes, incluindo os interesses dos utilizadores, o custo de exploração, as características do serviço, lucros razoáveis e outras considerações de mercado.

2. As autoridades aeronáuticas de uma Parte não exigirão a submissão de tarifas, como previstas no número (1) deste artigo, a aplicar pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte. No entanto, a submissão pode ser exigida pelas autoridades aeronáuticas das Partes, apenas para fins informativos, de uma forma e num formato aceitável para essas autoridades aeronáuticas. Cada Parte pode intervir a fim de:

- (a) Prevenir preços e práticas injustificadamente discriminatórios;
- (b) proteger os consumidores face a tarifas excessivamente altas ou restritivas, devido a abuso de posição dominante; e
- (c) proteger as empresas de transporte aéreo face a tarifas artificialmente baixas devido a subvenções ou ajudas governamentais diretas ou indiretas, ou sempre que existam evidências quanto à intenção de eliminar a concorrência.

3. Sem prejuízo do previsto nos números anteriores, as tarifas a aplicar pelas empresas de transporte aéreo designadas da República Democrática Federal da

Etiópia ao transporte inteiramente efetuado dentro da União Europeia ficarão sujeitas ao Direito da União Europeia.

## **ARTIGO 19 CONSULTAS**

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

2. Tais consultas deverão ter início no prazo de sessenta (60) dias, a contar da data de receção pela outra Parte do pedido escrito.

## **ARTIGO 20 EMENDAS**

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

2. Qualquer emenda a este Acordo, acordadas entre as Partes, entrarão em vigor, em conformidade com o artigo 24º (“Entrada Vigor”) deste Acordo.

3. Qualquer emenda ao Anexo pode ser feita entre as autoridades aeronáuticas das Partes, através de acordo escrito, e entrarão em vigor quando confirmadas por troca de notas diplomáticas.

4. Em caso de conclusão de uma convenção geral multilateral sobre transporte aéreo à qual ambas as Partes estejam vinculadas, este Acordo deverá ser emendado de forma a conformá-lo com as disposições da referida convenção.

## **ARTIGO 21 RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS**

1. Se surgir algum diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes deverão, em primeiro lugar, procurar solucioná-lo através de negociações, por canais diplomáticos.

2. Se as Partes não conseguirem resolver o diferendo por via da negociação, podem submetê-lo à decisão de uma entidade ou, a pedido de qualquer uma das Parte, pode o diferendo ser submetido à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros, sendo nomeado um por cada Parte e o terceiro designado pelos dois assim nomeados.

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

4. Se qualquer das Partes não designar um árbitro no prazo estabelecido ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional pode, a pedido de qualquer uma das Partes, designar um ou mais árbitros conforme o caso o exija. Nesses casos, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um Estado terceiro e atuar como presidente do órgão arbitral.

5. As Partes comprometem-se a atuar em conformidade com qualquer decisão tomada ao abrigo do número 2 deste artigo.

6. Se, e enquanto, qualquer uma das Partes ou a empresa de transporte aéreo designadas de qualquer uma das Partes não atuar em conformidade com a decisão tomada ao abrigo do número 2 deste artigo, a outra Parte pode limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, em virtude deste Acordo, tenha concedido à Parte em falta.

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

## **ARTIGO 22 VIGÊNCIA E DENÚNCIA**

1. Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

2. Cada uma das Partes pode, a qualquer momento, denunciar este Acordo.

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

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

## **ARTIGO 23 REGISTO**

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

## **ARTIGO 24 ENTRADA EM VIGOR**

Este Acordo entrará em vigor trinta (30) dias após a data da receção da última notificação, por via diplomática, de que foram cumpridos os requisitos legais internos necessários para o efeito.

Em fé do que os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respectivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito em Adis Abeba no dia de 14 de junho de 2018, em dois originais, nas línguas portuguesa e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalece a versão em língua inglesa.

**PELA REPÚBLICA  
PORTUGUESA**

**PELA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA  
FEDERAL DA ETIÓPIA**

## ANEXO

### Quadro de Rotas

#### Secção 1

Rotas a serem operadas em ambas as direções pela empresa de transporte aéreo designada da República Portuguesa:

<b>Pontos em Portugal</b>	<b>Pontos Intermediários</b>	<b>Pontos na Etiópia</b>	<b>Pontos Além</b>
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos

#### Secção 2

Rotas a serem operadas em ambas as direções pela empresa de transporte aéreo designada da República Democrática Federal da Etiópia:

<b>Pontos na Etiópia</b>	<b>Pontos Intermediários</b>	<b>Pontos em Portugal</b>	<b>Pontos Além</b>
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos

### Notas

1. A empresa de transporte aéreo designada de cada Parte pode, em alguns ou em todos os voos, omitir escalas em quaisquer pontos intermediários e/ou além acima mencionados, desde que os serviços acordados nas rotas comecem ou terminem no território da Parte que designou a empresa.
2. A empresa de transporte aéreo designada de cada Parte pode selecionar quaisquer pontos intermediários e/ou além à sua própria escolha e pode mudar a sua seleção na estação seguinte na condição de que não sejam exercidos direitos de tráfego entre aqueles pontos e o território da outra Parte.
3. O exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade em pontos intermediários e/ou além especificados fica sujeito a acordo prévio entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.