ACORDO

ENTRE

A REPÚBLICA PORTUGUESA

E

A REPÚBLICA DA CÔTE D'IVOIRE

SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

Índice

PREÂMBULO
ARTIGO 1.º - DEFINIÇÕES
ARTIGO 2.º - CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO
ARTIGO 3.º - DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO
ARTIGO 4.º - REVOGAÇÃO E SUSPENSÃO DE AUTORIZAÇÃO
ARTIGO 5.º - FREQUÊNCIAS E CAPACIDADE
ARTIGO 6.º - APROVAÇÃO DE PROGRAMAS
ARTIGO 7.º - CONCORRÊNCIA LEAL
ARTIGO 8.º - APLICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO E PROCEDIMENTOS
ARTIGO 9.º - TAXAS DE UTILIZAÇÃO
ARTIGO 10.º - TARIFAS
ARTIGO 11.º - ESTATÍSTICAS
ARTIGO 12.º - RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS
ARTIGO 13.º - SEGURANÇA AÉREA
ARTIGO 14.º - SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL
ARTIGO 15.º - DIREITOS ADUANEIROS E TAXAS
ARTIGO 16.º - ATIVIDADES COMERCIAIS
ARTIGO 17.º - CONVERSÃO, TRANSFERÊNCIA DE RECEITAS E LUGAR DE TRIBUTAÇÃO
ARTIGO 18.º - CONSULTAS
ARTIGO 19.º - EMENDAS
ARTIGO 20.º - CONVENÇÕES MULTILATERAIS
ARTIGO 21.º - RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS
ARTIGO 22.º - DENÚNCIA
ARTIGO 23.º - REGISTO
ARTIGO 24.º - ENTRADA EM VIGOR
ANEXO - QUADRO DE ROTAS

Preâmbulo

A República Portuguesa, por um lado;

E A República da Côte d'Ivoire por outro lado;

Daqui em diante designadas «As Partes»;

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944;

Assinalando o Acordo entre a Comunidade Europeia e a União Económica e Monetária da África Ocidental sobre certos aspetos relativos aos serviços aéreos, de 30 de novembro de 2009;

Desejando favorecer o desenvolvimento do transporte aéreo entre os seus respetivos territórios e de promover, o mais amplamente possível, a cooperação internacional neste domínio; e

Desejando garantir o mais alto nível de segurança aérea e de segurança da aviação civil no transporte aéreo internacional, e reafirmando a sua profunda preocupação relativamente aos atos e ameaças dirigidos contra a segurança da aviação civil que colocam em perigo a segurança de pessoas e de bens, prejudicando o bom funcionamento do transporte aéreo e afetando a confiança do público;

Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1 : DEFINIÇÕES

1. Para efeitos do presente Acordo, salvo disposições em contrário:

   a) O termo «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 90º e 94º, na medida em que esses Anexos e emendas tenham sido adotados por ambas as Partes;

   b) A expressão «Tratados UE» designa o Tratado da União Europeia e o Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia; a expressão «União Económica e Monetária da África Ocidental» designa a União Económica e Monetária instituída pelo Tratado da União Económica e Monetária da África Ocidental;

   c) A expressão «nacionais» refere-se, no caso da República Portuguesa, aos nacionais dos Estados membros da União Europeia ou da Associação Europeia de Livre Comércio e, no caso da República da Côte d'Ivoire, aos nacionais dos Estados membros da União Económica e Monetária da África Ocidental;

d) A expressão «empresas de transporte aéreo designadas», em conformidade com o artigo 3.º do presente Acordo, entende-se, no caso da República Portuguesa como as empresas de transporte aéreo designadas pela República Portuguesa e no caso da República da Côte d'Ivoire, como as empresas de transporte aéreo designadas pela República da Côte d'Ivoire;

e) A expressão «autoridades aeronáuticas» designa, para a República Portuguesa, a Autoridade Nacional da Aviação Civil, e para a República da Côte d'Ivoire a Autoridade Nacional da Aviação Civil, e ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas referidas autoridades ou funções similares;

f) A expressão «território» tem o significado definido no artigo 2º da Convenção;

g) As expressões «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aéreo» e «escala para fins não comerciais» têm os significados que lhes são respetivamente atribuídos no artigo 96º da Convenção;

h) A expressão «rotas especificadas» refere-se às rotas constantes no Quadro de Rotas anexo ao presente Acordo;

i) A expressão «serviços acordados» significa os serviços aéreos regulares de transporte, separado ou combinado, de passageiros, de correio e de carga, realizados mediante remuneração nas rotas especificadas;

j) A expressão «tarifa» significa os preços cobrados pelas pelas empresas de transporte aéreo, diretamente ou por intermédio dos seus agentes, pelo transporte de passageiros, de bagagem ou de carga, assim como as condições às quais tais preços se aplicam, incluindo a remuneração e as condições aplicáveis às agências, excetuando-se a remuneração ou as condições aplicáveis ao transporte de correio;

k) A expressão «taxas de utilização» significa a taxa imposta às empresas de transporte aéreo pelas autoridades competentes pela utilização de um aeroporto ou de infraestruturas e de serviços de navegação aérea pelas aeronaves, a sua tripulação, os seus passageiros, ou a sua carga;

l) A expressão «Acordo» significa o presente Acordo, o seu ou seus Anexos e quaisquer modificações ao Acordo ou ao seu ou seus Anexos acordadas em conformidade com as disposições do artigo 21.º do presente Acordo;

2. O ou os Anexos formam parte integrante do presente Acordo. Qualquer referência ao Acordo inclui igualmente o seu(s) Anexo(s), excetuando-se disposições em contrário expressamente acordadas.

ARTIGO 2 : CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO

1. Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos relativamente aos serviços aéreos internacionais conduzidos pelas empresas designadas da outra Parte:

a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;

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

c) O direito de fazer escalas no território da outra Parte nos pontos mencionados no Quadro de Rotas especificadas no anexo ao presente Acordo, com o fim de embarcar e desembarcar, separadamente ou em conjunto, passageiros, bagagem, correio e carga, com destino ou origem no território da primeira Parte.

2. Os direitos especificados nas alíneas a) e b) do número anterior são garantidos às empresas de transporte aéreo não designadas de cada Parte.

3. Nenhuma disposição deste artigo poderá ser entendida como conferindo a uma empresa designada de uma Parte o direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagens, carga e correio destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

ARTIGO 3 : DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO

1. Cada Parte tem o direito de designar, por escrito e por via diplomática, à outra Parte, uma ou mais empresas de transporte aéreo para explorar os serviços aéreos acordados nas rotas especificadas, assim como de retirar ou alterar tal designação.
2. Uma vez recebida uma designação feita por uma das Partes, em conformidade com o número 1 deste artigo, e a pedido da empresa de transporte aéreo designada, apresentado no formato e segundo as modalidades estabelecidas, as autoridades aeronáuticas da outra Parte deverão conceder, sem demora, as autorizações de exploração adequadas, 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 da UE e disponha de uma Licença de Exploração válida em conformidade com o direito da União Europeia; e

ii) O controlo regulamentar efetivo 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 União Europeia ou da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados, e se encontre sujeita ao controlo efetivo desses

Estados e/ou dos nacionais desses Estados.

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República da Côte d' Ivoire:

i) A empresa de transporte aéreo se encontre estabelecida no território da República da Côte d' Ivoire e autorizada conforme a legislação em vigor na União Económica e Monetária da África Ocidental e disponha de uma Licença de Exploração Aérea (LEA) válida de um Estado membro da União Económica e Monetária da África Ocidental; e

ii) O Estado membro da União Económica e Monetária da África Ocidental responsável pela emissão da sua Licença de Exploração Aérea exerça e mantenha um controlo regulamentar efetivo sobre a empresa de transporte aéreo e as autoridades aeronáuticas competentes estejam claramente identificadas na designação; e

iii) A empresa de transporte aéreo seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, pela República da Côte d'Ivoire, pelos Estados membros da União Económica e Monetária da África Ocidental e/ou pelos nacionais desse Estados e que se encontre sujeita a um controlo efetivo da República da Côte d'Ivoire, de Estados membros da União Económica e Monetária da África Ocidental e/ou dos nacionais desses Estados.

c) A empresa de transporte aéreo designada se encontre habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação, regulamentos e procedimentos normalmente e razoavelmente aplicáveis em matéria de transporte aéreo internacional pela Parte que analisa o(s) pedido(s), em conformidade com as disposições da Convenção, e

d) Que a Parte que designou a empresa de transporte aéreo cumpra as disposições dos artigos 13.º (Segurança Aérea) e 14.º (Segurança da Aviação Civil) deste Acordo.

3. Quando a empresa de transporte aéreo tenha sido deste modo designada e autorizada, pode dar início, a qualquer momento, à exploração dos serviços acordados, sob reserva de respeitar as disposições do presente Acordo.

ARTIGO 4 : REVOGAÇÃO E SUSPENSÃO DA AUTORIZAÇÃO

1. Cada uma das Partes tem o direito de revogar uma autorização de exploração, de suspender o exercício dos direitos acordados neste Acordo a uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte 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) A empresa de transporte aéreo não se encontrar estabelecida no território da

República Portuguesa nos termos dos Tratados da União Europeia ou não seja detentora de uma Licença de Exploração válida, em conformidade com o direito da União Europeia; ou

ii) O controlo regulamentar efetivo da empresa de transporte aéreo não seja exercido ou mantido pelo Estado membro da União Europeia responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação; ou

iii) A empresa não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada pelos Estados membros da União Europeia ou da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados.

Ao exercer os seus direitos por força do disposto neste parágrafo, a República da Côte d'Ivoire não estabelece qualquer discriminação entre as empresas de transporte aéreo da União Europeia com base na nacionalidade.

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República da Côte d'Ivoire:

i) A empresa de transporte aéreo não se encontre estabelecida no território da República da Côte d'Ivoire ou não esteja autorizada em conformidade com a legislação em vigor na União Económica e Monetária da África Ocidental e não seja detentora de uma Licença de Exploração Aérea (LEA) válida de um Estado membro da União Económica e Monetária da África Ocidental; ou

ii) O controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea não seja exercido ou mantido pelo Estado membro da União Económica e Monetária da África Ocidental responsável pela emissão da sua Licença de Exploração Aérea; ou

iii) A transportadora aérea não seja propriedade nem seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, pela República da Côte d'Ivoire, pelos Estados membros da União Económica e Monetária da África Ocidental e/ou pelos nacionais desses Estados ou não se encontre sujeita, a todo o momento, a um controlo efetivo da República da Côte d'Ivoire, dos Estados membros da União Económica e Monetária da África Ocidental e/ou dos nacionais desses Estados.

c) No caso dessa empresa de transporte aéreo deixar de observar a legislação, os regulamentos e procedimentos normalmente e uniformemente aplicáveis à exploração de transporte aéreo internacional pela Parte que concedeu esses direitos, em conformidade com as disposições da Convenção.

d) A Parte que designou a empresa de transporte aéreo não cumpra as disposições dos artigos 13.º (Segurança aérea) e 14.º (Segurança da aviação civil) deste Acordo.

2. Salvo se a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no número 1 deste artigo forem necessárias para evitar novas infrações à legislação ou às

disposições deste Acordo, esse direito apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tais consultas deverão efetuar-se no prazo de trinta (30) dias a contar da data proposta por uma das Partes, salvo se acordado de outro modo entre as duas Partes.

ARTIGO 5 : FREQUÊNCIAS E CAPACIDADE

1. Às empresas de transporte aéreo designadas, das duas Partes, devem ser conferidas justas e iguais oportunidades na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas entre os respetivos territórios.

2. As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte devem ter em conta os serviços prestados pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte, de modo a não afetar indevidamente esses serviços em toda a rota ou em parte da mesma.

3. Os serviços acordados, oferecidos pelas empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes, nas rotas especificadas, deverão manter uma estreita relação com a procura, tendo em conta as variações sazonais, tráfego embarcado ou desembarcado nos seus territórios.

4. A frequência e a capacidade a oferecer, pelas empresas de transporte aéreo designadas, serão notificadas às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

5. O direito de transportar tráfego embarcado no território da outra Parte e desembarcado em pontos das rotas especificadas, situados em territórios de países terceiros ou vice-versa, será exercido de acordo com os princípios gerais, segundo os quais a capacidade se deve adequar:

a) Exigências do tráfego embarcado ou desembarcado no território da Parte que designou as empresas de transporte aéreo;

b) Exigências do tráfego da área que o serviço acordado atravessa, tendo em consideração os outros serviços de transporte aéreo estabelecidos pelas empresas dos Estados compreendidos nessa área, e

c) Exigências de uma exploração económica dos serviços considerados.

6. A frequência e a capacidade a oferecer no transporte do tráfego mencionado no número 5 serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

7. Se uma das Partes considerar que o serviço prestado por uma ou mais empresas de transporte aéreo da outra Parte não cumpre com as normas e princípios estipulados no presente artigo, esta poderá solicitar consultas, em conformidade com o artigo 18 do Acordo, de modo a examinar as operações em questão e estabelecer, de comum acordo, as necessárias medidas corretivas.

ARTIGO 6 : APROVAÇÃO DE PROGRAMAS

Os programas de exploração da empresa ou das empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte deverão ser submetidos para aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte com, pelo menos trinta (30) dias de antecedência em relação à data prevista para o início de operações. Qualquer alteração significativa a esses programas ou às condições da sua operação deverá ser igualmente submetida para aprovação das autoridades aeronáuticas. O prazo acima indicado pode, em casos especiais, ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

ARTIGO 7 : CONCORRÊNCIA LEAL

1. As Partes reconhecem ser seu objetivo dispor de um ambiente concorrencial e leal e de possibilidades equitativas e iguais de modo a permitir às transportadoras aéreas das duas Partes concorrerem na exploração dos serviços aéreos acordados nas rotas especificadas.

2. As Partes afirmam que uma concorrência livre, leal e justa, revela-se importante para promover os fluxos de tráfego entre os dois países amigos.
3. As Partes reconhecem que as discriminações e as práticas desleais podem falsear a concorrência e ser prejudicial a um ambiente concorrencial e equitativo para as transportadoras aéreas, em conformidade com este Acordo.

4. As Partes reconhecem que as respetivas transportadoras aéreas não devem exercer práticas desleais suscetíveis de afetar os serviços de transporte aéreo com destino a/provenientes do seu território, e que tenham como objetivo ou efeito, impedir, restringir ou falsear o jogo da concorrência.

5. As Partes assinalam que a existência de um direito de plena concorrência bem como o respeito total e real pela sua legislação nacional em matéria de concorrência revelam-se importantes para a prestação eficaz de serviços de transporte aéreo.

6. Cada Parte elimina todas as formas de discriminação ou práticas desleais que possam afetar a oportunidade das transportadoras aéreas da outra Parte de praticarem uma concorrência leal e equitativa na prestação dos serviços de transporte aéreo.

7. Nenhuma das Partes concede ou autoriza às suas transportadoras aéreas subvenções ou auxílios públicos se estes forem suscetíveis de falsear, de forma injustificada, a concorrência leal e equitativa em matéria de prestação de serviços de transporte aéreo pelas transportadoras aéreas da outra Parte. Quando uma Parte concede subvenções ou auxílios públicos deve garantir a transparência de tais medidas através dos meios adequados.

8. Cada Parte pode, a pedido da outra Parte, fornecer a esta última, num prazo razoável, os relatórios financeiros relativos às entidades relevantes sob a jurisdição da primeira Parte e qualquer outra informação que possa ser razoavelmente pedida pela outra Parte de modo a assegurar o respeito pelas disposições deste artigo. O fornecimento de tais informações pode ser objeto de um tratamento confidencial pela Parte que solicita o acesso a essas

informações.

9. Se uma das Partes considerar que as condições em vigor no território da outra Parte são prejudiciais a um ambiente concorrencial e leal e à exploração de serviços aéreos pelas suas transportadoras aéreas, em conformidade com este Acordo, e que tal pode ser provado, pode apresentar observações escritas à outra Parte. Além disso, uma das Partes pode solicitar consultas à outra Parte sobre este assunto com vista à resolução do problema. Tais consultas devem ter lugar num prazo de trinta (30) dias a contar da receção do pedido. Entretanto, as Partes trocam informações suficientes para permitir uma análise completa da preocupação expressa por uma das Partes.

10. Se as Partes não conseguirem resolver o problema através de consultas num prazo de sessenta (60) dias a contar do início das consultas ou se as consultas não iniciarem num prazo de trinta (30) dias a contar da receção do pedido relativo a uma alegada violação dos princípios acima mencionados, a Parte que solicitou as consultas tem o direito de suspender a autorização de exploração, ou de impor ao exercício desses direitos, as condições que julgar necessárias ou de impor direitos. Qualquer medida tomada ao abrigo deste parágrafo deve ser adequada, proporcional e limitada ao estritamente necessário pelo seu alcance e duração.

ARTIGO 8 : APLICAÇÃO DE LEGISLAÇÃO E PROCEDIMENTOS

1. A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou à saída do seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou relativos à operação e navegação de tais aeronaves no seu território, devem ser cumpridos pelas empresas aéreas designadas da outra Parte e são aplicados a essas aeronaves à entrada, à saída ou durante a permanência no território da primeira Parte.

2. A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de passageiros, bagagem, tripulações, carga e correio transportados a bordo de aeronaves, tais como as formalidades relativas à entrada, saída, imigração, passaportes, bem como alfândegas e controlo sanitário, são aplicáveis aos passageiros, bagagem, tripulação, carga e correio das empresas de transporte aéreo da outra Parte, ou em seu nome, aquando da entrada, permanência ou saída do território da primeira Parte.

3. Nenhuma das Partes pode conceder tratamento preferencial à sua própria empresa de transporte aéreo, assim como aos passageiros, bagagens, tripulação, carga e correio transportados nas suas aeronaves, em detrimento das empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte.

ARTIGO 9 : TAXAS DE UTILIZAÇÃO

1. As taxas de utilização que podem ser cobradas pelas autoridades ou organismos competentes de uma Parte à empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte, pela utilização de instalações e serviços aeroportuários, instalações de segurança aérea e segurança da aviação civil, de serviços de navegação aérea e de serviços relacionados que estejam sob o seu controle, devem ser justas, razoáveis, não

discriminatórias e sujeitas a repartição equitativa entre as categorias de utilizadores. Tais taxas não devem ser mais elevadas do que as cobradas, pela utilização dos referidos serviços e instalações, a uma outra empresa de transporte aéreo que explore serviços semelhantes ou análogos.

2. Essas taxas podem refletir sem, contudo, exceder uma parte equitativa do custo total incorrido para a disponibilização de instalações e serviços aeroportuários, bem como serviços e instalações de segurança aérea, de segurança da aviação civil e de navegação aérea. As instalações e serviços pelos quais as taxas são cobradas, devem ser disponibilizados numa base de eficácia e de economia. As autoridades ou organismos competentes de cada Parte notificam, à empresa ou empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte qualquer proposta de alteração significativa dessas taxas; essa notificação deve ser comunicada num prazo razoável antes da entrada em vigor da referida modificação. Em caso de aumento das taxas, cada Parte incentivará a realização de consultas entre as autoridades ou organismos competentes no seu território e as empresas de transporte aéreo que utilizam os serviços e instalações.

ARTIGO 10 : TARIFAS

1. As empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes estabelecem livremente as suas tarifas, tentando fixá-las a níveis razoáveis, tendo em conta todos os fatores relevantes, incluindo, nomeadamente, os interesses dos utilizadores, o custo da exploração, as características de serviço, um lucro razoável e outras considerações comerciais sobre o mercado.

2. As tarifas fixadas pelas empresas de transporte aéreo designadas por uma Parte devem ser depositadas para informação das autoridades aeronáuticas, trinta (30) dias antes da sua aplicação.

3. Sem prejuízo da aplicação das regras de concorrência, as Partes podem intervir para:

a) Evitar tarifas ou práticas injustificadamente discriminatórias;

b) Proteger os consumidores contra tarifas excessivamente elevadas ou restritivas, devido a abuso de posição dominante;

c) Proteger outras empresas de transporte aéreo contra tarifas artificialmente baixas, devido a subsídios ou ajudas de Estado diretas ou indiretas, ou ainda, de tarifas abusivas, se houver provas da intenção de eliminar a concorrência.

ARTIGO 11 : ESTATÍSTICAS

As autoridades aeronáuticas de cada Parte fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte, mediante pedido, dados estatísticos sobre o tráfego proveniente ou destinado ao seu território, considerado necessário para avaliar o tráfego.

12/40

A11

ARTIGO 12 : RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças emitidas, ou validadas, em conformidade com a legislação e os procedimentos em vigor, incluindo, no caso da República Portuguesa, a legislação e regulamentação da União Europeia e, no que concerne à Côte d'Ivoire, a legislação e regulamentação da União Económica e Monetária da África Ocidental, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos de operação dos serviços aéreos nas rotas especificadas, sempre que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação sejam, pelo menos, equivalentes aos padrões estabelecidos em conformidade com a Convenção.

2. As disposições do número 1 deste artigo também se aplicam às empresas de transporte aéreo designadas 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, contudo, 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 13 : SEGURANÇA AÉREA

1. Cada Parte pode solicitar, a qualquer momento, consultas sobre os padrões de segurança adotados, pela outra Parte, em quaisquer áreas relacionadas com as instalações de serviços aeronáuticos, tripulações, aeronaves ou com as condições da sua operação. 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 exige nem aplica efetivamente, como mencionado no número 1, padrões de segurança, pelo menos, iguais aos padrões mínimos estabelecidos, no momento considerado, de acordo com a Convenção, deve informar a outra Parte dessas constatações, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas corretivas. A não aplicação pela outra Parte das medidas adequadas num prazo razoável e, em qualquer caso, no prazo de quinze (15) dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do artigo 4 deste Acordo.

3. Em conformidade com o artigo 16 da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada ou fretada pela empresa ou empresas designadas 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 (neste artigo, denominado "inspeção na plataforma de estacionamento"), desde que tal não implique atrasos desnecessários.

4. Se, desta inspeção na plataforma de estacionamento ou de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento surgirem:

a) 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

b) sérias suspeitas de que existem deficiências na adoção e aplicação efetiva dos padrões de segurança em vigor, no momento considerado, em conformidade com a Convenção,

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

5. Nos casos em que o acesso a uma aeronave operada por uma empresa ou empresas designadas por uma Parte, para efeitos de uma inspeção na plataforma de estacionamento, nos termos do número 3 deste artigo, seja negado pelos representantes dessa empresa ou empresas designadas, as autoridades aeronáuticas da outra Parte podem 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 ou empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte se, na sequência 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, de consultas ou de qualquer outra forma de diálogo, conclua que uma ação imediata é essencial à segurança da operação da empresa ou empresas de transporte aéreo.

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

8. Caso a República Portuguesa tenha designado uma empresa de transporte aéreo cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado membro da União Europeia, os direitos da República da Côte d'Ivoire, previstos neste artigo, aplicam-se igualmente no que respeita à adoção, ao exercício ou à manutenção dos requisitos de segurança por esse outro Estado membro da União Europeia, bem como no que respeita à autorização de operação dessa empresa de transporte aéreo.

ARTIGO 14 : 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 na Convenção relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia, em 16 de dezembro de 1970, 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, assinada em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988, na Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos com o Propósito de Deteção, assinada em Montreal, em 01 de março de 1991, bem como qualquer outro acordo multilateral relativo à segurança da aviação civil a que ambas as Partes tenham aderido.

2. 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.

3. Nas suas relações mútuas as Partes deverão agir 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 lhes sejam aplicáveis. Na aplicação de tais disposições, as Partes exigirão 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 no caso da República Portuguesa os operadores de aeronaves estabelecidos no seu território e sejam detentores de licenças de exploração em conformidade com o direito da União Europeia, e que os operadores de aeroportos situados no seu território, ajam em conformidade com as referidas disposições relativas à segurança da aviação. A referência às disposições relativas à segurança da aviação civil, neste número, inclui qualquer diferença detetada, notificada pela Parte em causa.

4. Cada Parte concorda que se exija a esses operadores de aeronaves que cumpram as disposições relativas à segurança da aviação civil, em conformidade com a legislação em vigor nesse país, para a entrada, saída e permanência no território da outra Parte. Cada Parte deverá assegurar, no seu território, a aplicação efetiva de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem, carga e aprovisionamentos, antes ou durante o embarque ou carregamento. Cada Parte mostrar-se-á também recetiva a 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 e serviços 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 motivos sólidos para crer que a outra Parte não cumpre as disposições deste artigo relativas à segurança da aviação civil, as autoridades aeronáuticas dessa Parte podem solicitar de imediato consultas à autoridade aeronáutica da outra Parte. Sem prejuízo das disposições do artigo 4 deste Acordo, a não obtenção de um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias a partir da data da solicitação, constituirá motivo para a suspensão dos direitos conferidos às partes nos termos deste Acordo. Em caso de urgência, constituída por uma ameaça direta e excecional sobre a segurança dos passageiros, tripulação e aeronaves de uma Parte e se a outra Parte não tiver tomado todas as medidas decorrentes das obrigações previstas nos números 4 e 5 deste artigo, a primeira Parte pode tomar imediatamente, a título provisório, as medidas de proteção adequadas, de modo a conter essa ameaça. Qualquer ação tomada de acordo com este número deverá ser suspensa uma vez cumpridas, pela outra Parte, as disposições sobre segurança da aviação civil do presente artigo.

ARTIGO 15 : DIREITOS ADUANEIROS E IMPOSTOS

1. As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes, bem como o seu equipamento normal, peças sobressalentes, reservas de combustível e lubrificantes e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco), são isentos de quaisquer direitos aduaneiros, emolumentos de inspeção e outros direitos ou impostos similares, à chegada ao território da outra Parte, desde que esses equipamentos, reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até ao momento de serem reexportados ou utilizados na parte do trajeto efetuado nesse território.

2. Sob reserva do número 3 deste artigo, são igualmente isentos dos mesmos direitos aduaneiros, emolumentos de inspeção e impostos ou taxas, com exceção dos impostos ou taxas correspondentes aos serviços prestados:

a) As provisões de bordo embarcadas no território de cada uma das Partes, dentro dos limites fixados pelas respetivas autoridades, e para utilização a bordo 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 cada uma das Partes destinados à manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte;

c) Os combustíveis, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento das aeronaves, à saída, utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa designada da outra Parte, mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte do trajeto efetuado no território da Parte em que são embarcados.

3. Pode ser exigido que todos os produtos e provisões referidos nas alíneas a), b) e c) do número 2 deste artigo sejam mantidos sob vigilância ou controlo das Autoridades Aduaneiras.

4. Os passageiros, bagagens, carga e correio em trânsito direto através do território de cada Parte na área do aeroporto reservada a esse fim, serão sujeitos apenas a um controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança destinadas a proteger a aviação civil de atos de violência, pirataria aérea e tráfico de estupefacientes. Essas bagagens, carga e correio em trânsito direto ficam isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos similares.

5. O equipamento normal de bordo, bem como os produtos e provisões existentes a bordo das aeronaves da empresa designada de qualquer das Partes, só poderão ser descarregados no território da outra Parte com o consentimento das Autoridades Aduaneiras dessa outra Parte. Nesse caso, as referidas Autoridades Aduaneiras poderão exigir que esses produtos e provisões sejam colocados sob a sua vigilância até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de harmonia com os regulamentos aduaneiros.
6. As isenções previstas neste artigo serão também aplicáveis aos casos em que a empresa designada de qualquer das Partes tenha estabelecido Acordos com outras empresas de transporte aéreo para a locação ou transferência, no território da outra Parte, dos equipamentos normais e dos artigos mencionados nos números 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra empresa ou empresas beneficiem das mesmas isenções junto da outra Parte.

7. Nenhuma disposição do presente Acordo impede 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 transportadora aérea designada da República da Côte d'Ivoire 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.

ARTIGO 16 : ATIVIDADES COMERCIAIS

1. A empresa ou as empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte terão o direito, com base em critérios de reciprocidade, de estabelecer escritórios no território da outra Parte para efeitos da promoção e da venda de serviços de transporte aéreo.

2. O pessoal executivo, operacional, comercial e qualquer outro pessoal especializado da empresa ou das empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte, necessário à exploração dos serviços aéreos, terá o direito de entrada e permanência no território da outra Parte, com base em critérios de reciprocidade.

3. Cada Parte concede ao pessoal necessário da empresa ou das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte, com base em critérios de reciprocidade, a autorização de aceder, no seu território, ao aeroporto e às zonas relacionadas com a exploração das aeronaves, das tripulações, dos passageiros e da carga de uma empresa de transporte aéreo da outra Parte.

4. No respeito pelas respetivas leis de estrangeiros, de imigração e passagem de fronteiras, as Partes concordam, numa base de reciprocidade, aceitar que o pessoal suplementar da empresa ou empresa de transporte aéreo designadas pela outra Parte, necessário às atividades dessa empresa ou empresas possam entrar e permanecer no território da outra

Parte, por períodos que não excedam os 90 dias seguidos.

5. As Partes asseguram que os passageiros, qualquer que seja a sua nacionalidade, possam comprar bilhetes junto da empresa de transporte aéreo da sua escolha, em moeda local ou em qualquer moeda livremente convertível aceite por aquela empresa de transporte aéreo. Estes princípios aplicam-se igualmente ao transporte de carga.

6. Com base em critérios de reciprocidade, a empresa ou as empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte terão, no território da outra Parte, o direito de prosseguir, em moeda local ou em qualquer moeda livremente convertível, com a venda de bilhetes de transporte aéreo de passageiros e de carga, assim como de outros serviços inerentes à exploração do transporte aéreo, nos seus próprios escritórios ou através de agentes acreditados, por si escolhidos. A empresa ou empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte terão o direito de abrir e de manter, no território da outra Parte, contas bancárias nominativas em moeda de uma Parte ou de outra das Partes ou em qualquer divisa livremente convertível, ao seu critério.

ARTIGO 17 : CONVERSÃO, TRANSFERÊNCIA DE RECEITAS E LOCAL DE TRIBUTAÇÃO

1. Cada Parte concede, com base em critérios de reciprocidade e a pedido, a cada empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, o direito de converter e de transferir livremente o excedente de receitas em relação às despesas da referida empresa designada no seu território, proveniente do transporte de passageiros, de carga e correio e de quaisquer outras atividades diretamente ligadas ao transporte aéreo que possam estar autorizadas nos termos da legislação nacional. As referidas transferências serão efetuadas à taxa de câmbio, em conformidade com o direito interno aplicável em matéria de transações correntes e, no caso de não existir uma taxa de câmbio da moeda oficial, as referidas transferências serão realizadas à taxa do mercado cambial.

2. Para os efeitos do presente artigo, o direito interno aplicável na República Portuguesa inclui todas as medidas adotadas pela União Europeia.

3. Os rendimentos provenientes da exploração dos serviços de uma empresa designada, só serão tributáveis no Estado onde se situa a sede daquela empresa.

ARTIGO 18 : CONSULTAS

1. Num espírito de estreita colaboração, as Autoridades Aeronáuticas das Partes consultar-se-ão periodicamente sempre que necessário e solicitado por escrito por uma ou pela outra Parte, no que diz respeito à implementação, interpretação ou emenda ao presente Acordo.

2. Tais consultas deverão realizar-se nos quarenta e cinco (45) dias seguintes à data da receção do pedido.

ARTIGO 19 : EMENDA AO ACORDO

1. Qualquer uma das Partes pode a qualquer momento solicitar por escrito consultas com o objetivo de emendar este Acordo. Tais consultas iniciar-se-ão dentro de sessenta (60) dias a contar da data de receção do pedido.

2. As emendas resultantes das consultas previstas no número anterior entrarão em vigor em conformidade com a disposição do artigo 24.º deste Acordo.

ARTIGO 20 : CONVENÇÕES MULTILATERAIS

Se, após a entrada em vigor deste Acordo, as duas Partes ficarem vinculadas por um acordo multilateral em questões abrangidas por este Acordo, as disposições do referido acordo prevalecem. As duas Partes poderão proceder a consultas em conformidade com o artigo 18.º deste Acordo, tendo em vista definir em que medida este Acordo será afetado pelas disposições desse acordo multilateral e se será conveniente rever o presente Acordo a fim de o conformar com esse acordo multilateral.

ARTIGO 21 : RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS

1. Em caso de diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou à implementação do presente Acordo, as Partes deverão, em primeiro lugar, procurar solucioná-lo através de negociações por via diplomática, em conformidade com as disposições deste Acordo.

2. Se as Partes não conseguirem resolver o diferendo por via da negociação, em conformidade com o número 1 deste artigo, podem submetê-lo à decisão de uma entidade ou, a pedido de qualquer uma das Partes, à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros. Neste caso, cada uma das Partes designa um árbitro. O terceiro árbitro, que não deverá ter a nacionalidade de uma das Partes, será designado pelos dois árbitros e exercerá funções de presidente do tribunal. Cada uma das Partes designará o seu árbitro no prazo de sessenta (60) dias a contar da data de receção por cada uma das Partes do pedido de arbitragem, emanada pela outra Parte e transmitida por via diplomática. O terceiro árbitro será designado no prazo de sessenta (60) dias a contar da designação dos dois primeiros. Se uma das Partes não designar um árbitro no prazo fixado, ou se o terceiro árbitro não for designado no prazo fixado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional pode, a pedido de qualquer uma das Partes, proceder à designação de um ou, conforme o caso, de vários árbitros.

3. O tribunal de arbitragem fixará livremente as suas normas de procedimento. Os encargos dos árbitros nacionais serão suportados por ambas as Partes que o designaram. Todas as outras despesas do tribunal de arbitragem serão repartidas em partes iguais entre as Partes.

4. Cada uma das Partes comprometer-se-á a cumprir com todas as decisões ao abrigo do número 3 deste artigo.

5. Se uma das Partes ou uma das empresas de transporte aéreo de cada uma das Partes

não respeitar a decisão ao abrigo do número 3 deste artigo e enquanto persistir em não respeitá-la, a outra Parte poderá limitar, recusar ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, por força deste Acordo, tenha concedido à Parte ou às empresas em falta.

ARTIGO 22 : DENÚNCIA

Cada Parte pode, a qualquer momento, denunciar o presente Acordo, notificando a outra Parte da sua decisão por escrito e através de canais diplomáticos. A notificação deve ser comunicada, simultaneamente, à Organização da Aviação Civil Internacional. Nesse caso, o Acordo será denunciado doze (12) meses após a data de receção da notificação pela outra Parte, salvo se a notificação de denúncia for retirada por mútuo acordo das Partes antes do termo deste período. Caso a outra Parte não acuse a receção da notificação, esta será tida como recebida quinze (15) dias após a sua receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 23 : REGISTO

Este Acordo e quaisquer emendas ao mesmo serão registadas pelas Partes, junto da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

ARTIGO 24 : ENTRADA EM VIGOR

Cada uma das Partes notificará a outra, por via diplomática, de que foram cumpridos os requisitos legais internos necessários para à entrada em vigor deste Acordo, o qual entrará em vigor no primeiro dia do segundo mês seguinte ao dia da receção da segunda notificação.

EM FÉ DE QUE, os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Lisboa, aos 22 de junho de 2016, em dois (02) exemplares originais nas línguas portuguesa e francesa, sendo os dois textos igualmente autênticos.

PELA REPÚBLICA PORTUGUESA	PELA REPÚBLICA DA CÔTE D'IVOIRE
Augusto Santos Silva Ministério dos Negócios Estrangeiros	**Gaoussou Touré** Ministre des Transports

A11

ANNEXO

QUADRO DE ROTAS

a) Rotas operadas nos dois sentidos pela(s) empresas de transporte aéreo designadas da República da Côte d'Ivoire:

Pontos de partida na Côte d'Ivoire	Pontos intermédios	Pontos em Portugal	Pontos além
Qualquer ponto	Qualquer ponto	Qualquer ponto	Qualquer ponto

b) Rotas operadas nos dois sentidos pela(s) empresas designadas de transporte aéreo da República Portuguesa:

Pontos de partida em Portugal	Pontos intermédios	Pontos na Côte d'Ivoire	Pontos além
Qualquer ponto	Qualquer ponto	Qualquer ponto	Qualquer ponto

NOTA:

a) A empresa ou as empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte podem, à sua escolha, na totalidade ou em parte dos seus serviços:

- explorar voos num dos sentidos ou nos dois sentidos;
- omitir escalas num ou em vários pontos das rotas especificadas;
- selecionar ao seu critério todos os pontos intermédios e/ou pontos além;
- modificar a ordem de prestação de serviços nos pontos das rotas especificadas (incluindo a possibilidade de servir pontos intermédios na qualidade de pontos além e vice-versa, bem como de omitir escalas num sentido de um serviço);
- terminar o seu serviço no território da outra Parte ou em pontos além, na condição de que os serviços correspondentes comecem ou terminem no território da Parte que designou a empresa de transporte aéreo.

b) O exercício de direitos de tráfego por uma ou várias empresas de transporte aéreo designada(s) de cada uma das Partes entre pontos intermédios ou pontos além, situados num país terceiro e o território da outra Parte fica sujeito a um acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

c) Sobre qualquer segmento das rotas acima indicadas, uma empresa de transporte aéreo designada de cada uma das Partes pode, em quaisquer pontos, redistribuir o tráfego sem restrições quanto ao tipo ou ao número de aeronaves. Esta faculdade é permitida desde que o transporte para além deste ponto constitua uma exploração secundária em relação ao serviço principal na rota especificada.

21/40

AM

ACCORD

ENTRE

LA REPUBLIQUE PORTUGAISE

ET

LA REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

22/40

AM

Sommaire

PREAMBULE
ARTICLE 1 - DÉFINITIONS
ARTICLE 2 - OCTROI DES DROITS DE TRAFIC
ARTICLE 3 - DÉSIGNATION ET AUTORISATION D'EXPLOITATION
ARTICLE 4 - REVOCATION ET SUSPENSION DE L'AUTORISATION
ARTICLE 5 - FRÉQUENCES ET CAPACITÉ
ARTICLE 6 - APPROBATION DES PROGRAMMES
ARTICLE 7 - CONCURRENCE LOYALE
ARTICLE 8 - APPLICATION DES LÉGISLATIONS ET PROCEDURES
ARTICLE 9 - REDEVANCES D'USAGE
ARTICLE 10 - TARIFS
ARTICLE 11 - STATISTIQUES
ARTICLE 12 - RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES
ARTICLE 13 - SÉCURITÉ AÉRIENNE
ARTICLE 14 - SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE
ARTICLE 15 - DROITS DE DOUANE ET TAXES
ARTICLE 16 - ACTIVITÉS COMMERCIALES
ARTICLE 17 - CONVERSION, TRANSFERT DES RECETTES ET LIEU D'IMPOSITION
ARTICLE 18 - CONSULTATIONS
ARTICLE 19 - AMENDEMENTS
ARTICLE 20 - CONVENTIONS MULTILATÉRALES
ARTICLE 21 - RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS
ARTICLE 22 - DÉNONCIATION
ARTICLE 23 - ENREGISTREMENT
ARTICLE 24 - ENTRÉE EN VIGUEUR
ANNEXE - TABLEAU DE ROUTES

23/40

Préambule

La République Portugaise, d'une part;

Et La République de Côte d'Ivoire d'autre part;

Ci-après dénommées «Les Parties»;

Étant Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Prenant note de l'Accord entre la Communauté Européenne et l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine sur certains aspects relatifs aux services aériens du 30 novembre 2009;

Désireux de favoriser le développement du transport aérien entre leurs territoires respectifs et de poursuivre dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine; et

Désireux de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation par rapport aux actes et menaces dirigés contre la sûreté de l'aviation civile et qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien et affectent la confiance du public;

Sont convenues de ce qui suit:

ARTICLE 1 : DÉFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires:

   a) le terme «Convention» désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et toute modification aux Annexes ou à la Convention en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties;

   b) l'expression «Traités de l'Union Européenne» désigne le Traité sur l'Union Européenne et le Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne; l'expression «Union Économique et Monétaire Ouest Africaine» désigne l'Union Économique et Monétaire instituée par le Traité de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine;

   c) l'expression «ressortissants» désigne, dans le cas de la République Portugaise, les ressortissants des États membres de l'Union Européenne ou de l'Association

Européenne de Libre-Échange et, dans le cas de la République de Côte d'Ivoire, les ressortissants des États membres de L'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine;

d) l'expression «entreprises de transport aérien désignées» conformément à l'article 3 du présent Accord, s'entend, dans le cas de la République Portugaise comme les entreprises de transport aérien désignées par la République Portugaise et dans le cas de la République de Côte d'Ivoire, comme les entreprises de transport aérien désignées par la République de Côte d'Ivoire;

e) l'expression «autorités aéronautiques» désigne, pour la République Portugaise l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile et pour la République de Côte d'Ivoire, l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile, ou dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées ou des fonctions analogues;

f) le terme «territoire» a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;

g) les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont le sens que leur donne, respectivement, l'article 96 de la Convention;

h) l'expression «routes spécifiées» désigne les routes figurant au tableau des routes annexé au présent Accord;

i) l'expression «services agréés» désigne les services aériens réguliers de transport, distinct ou combiné, de passagers, de courrier et de fret, effectués moyennant rétribution sur les routes spécifiées;

j) le terme «tarif» désigne les prix facturés par les entreprises de transport aérien, directement ou par l'intermédiaire de leurs agents, pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions auxquelles s'appliquent ces prix, y compris la rémunération et les conditions applicables aux agences, mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions applicables au transport de courrier;

k) l'expression «redevances d'usage» désigne la redevance imposée aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installations et services de navigation aérienne par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers ou leur cargaison;

l) le terme «Accord» désigne le présent Accord, son ou ses Annexes et toutes modifications à l'Accord ou à son ou ses Annexes convenues conformément aux dispositions de l'article 21 du présent Accord.

2. La ou les Annexe(s) forme(nt) partie intégrante du présent Accord. Toute référence à l'Accord porte également sur son (ses) Annexe(s), sauf dispositions contraires expressément convenues.

25/40

ARTICLE 2 : OCTROI DES DROITS DE TRAFIC

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits ci-après aux fins des services aériens internationaux, effectués par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie:

a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales;

c) le droit d'effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie aux points mentionnés dans le tableau des routes spécifiées à l'annexe du présent Accord, afin d'embarquer et de débarquer, séparément ou ensemble, des passagers, des bagages, du courrier et des marchandises, à destination ou en provenance du territoire de la première Partie.

2. Les droits spécifiés aux alinéas a) et b) du paragraphe précédent sont assurés aux entreprises de transport aérien non désignées de chaque Partie.

3. Aucune disposition du présent article ne confère à une entreprise désignée d'une Partie le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie.

ARTICLE 3 : DÉSIGNATION ET AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie a le droit de désigner par écrit et par voie diplomatique à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées, ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation.

2. Dès réception d'une désignation effectuée par l'une des Parties conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, et sur demande de l'entreprise de transport aérien désignée, présentée dans la forme et selon les modalités prescrites, les autorités aéronautiques de l'autre Partie accordent, dans les délais les plus brefs, les autorisations d'exploitation appropriées, à condition:

a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République Portugaise:

i) que l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République Portugaise en vertu des Traités de l'Union Européenne et possède une licence d'exploitation valide conformément au droit de l'Union Européenne; et

ii) que le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et assuré par l'État membre de l'Union Européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation; et

iii) que l'entreprise de transport aérien soit détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, et soit effectivement contrôlée par des États membres de

l'Union Européenne ou de l'Association Européenne de Libre-Échange et/ou des ressortissants de ces États, et soit soumise à un contrôle effectif de ces États et/ou des ressortissants de ces États.

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République de Côte d'Ivoire:

i) que l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire et autorisée selon la législation en vigueur au sein de l'Union économique et monétaire ouest africaine et possède un Permis d'Exploitation Aérienne (PEA) valable d'un Etat membre de l'Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine; et

ii) que l'Etat membre de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine responsable de la délivrance de son Permis d'Exploitation Aérienne exerce et assure un contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien et que les autorités aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation; et

iii) que l'entreprise de transport aérien soit détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République de Côte d'Ivoire, les Etats membres de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine et/ou des ressortissants de ces Etats et soit soumise à un contrôle effectif de la République de Côte d'Ivoire, des Etats membres de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine et/ou des ressortissants de ces Etats.

c) que l'entreprise de transport aérien désignée soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois, règlements et procédures normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention; et

d) que la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien se conforme aux dispositions des articles 13 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté de l'aviation civile) du présent Accord.

3. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, sous réserve de respecter les dispositions du présent Accord.

ARTICLE 4 : REVOCATION ET SUSPENSION DE L'AUTORISATION

1. Chaque Partie a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent Accord à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires lorsque:

a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République Portugaise:

i) l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République Portugaise en vertu des Traités de l'Union Européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valide conformément au droit de l'Union européenne; ou

ii) le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou assuré par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation; ou

iii) l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces Etats.

En exerçant son droit dans le cadre du présent paragraphe, la République de Côte d'Ivoire n'exerce aucune discrimination basée sur la nationalité entre les entreprises de transport aérien de l'Union Européenne.

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République de Côte d'Ivoire:

i) l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire ou n'est pas autorisée selon la législation en vigueur au sein de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine et ne possède pas un Permis d'Exploitation Aérienne (PEA) valable d'un Etat membre de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine; ou

ii) L'Etat membre de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine responsable de la délivrance du Permis d'Exploitation Aérienne n'exerce pas et n'assure pas un contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien; ou

iii) l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République de Côte d'Ivoire, des Etats membres de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine et/ou des ressortissants ces Etats, ou n'est pas soumise à tout moment à un contrôle effectif de la République de Côte d'Ivoire, des Etats membres de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine et/ou des ressortissants de ces Etats.

c) lorsque cette entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois, règlements et procédures normalement et uniformément appliqués à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie qui accorde ces droits, conformément aux dispositions de la Convention.

d) que la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux dispositions des articles 13 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté de l'aviation civile) du présent Accord.

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au

paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, ce droit n'est exercé qu'après des consultations avec l'autre Partie. Ces consultations doivent se tenir dans les trente (30) jours suivants la date de leur demande par l'une des Parties, sauf accord contraire entre les deux Parties.

ARTICLE 5 : FRÉQUENCES ET CAPACITÉ

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties qui fournissent des services sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs bénéficient d'un traitement juste et équitable.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie veilleront à ne pas affecter indûment les services rendus par les entreprises de l'autre Partie sur la totalité ou une partie de la même route.

3. Les services aériens convenus offerts par les entreprises de transport aérien désignées des Parties sur les routes spécifiées doivent être adaptés à la demande en tenant compte des variations de saison, du trafic embarqué ou débarqué sur leurs territoires.

4. La fréquence et la capacité à offrir par les entreprises de transport aérien désignées seront notifiées aux autorités aéronautiques des deux Parties.
5. Le droit de transporter du trafic embarqué sur le territoire de l'autre Partie et débarquer en des points situés dans un pays tiers sur les routes spécifiées ou vice versa sera exercé conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être en rapport:

a) Les exigences de trafic embarqué ou débarqué sur le territoire de la Partie qui a désigné les entreprises de transport aérien;

b) Les exigences de trafic de la zone que l'entreprise de transport aérien traverse en tenant compte des autres services de transport aérien établis par les transporteurs aériens des États qui sont comprises dans cette zone, et

c) Les exigences d'une exploitation économique des services considérés.

6. La fréquence et la capacité pour le transport du trafic mentionné au paragraphe 5 seront soumises à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties.

7. Si l'une des Parties juge que le service fourni par une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie n'est pas conforme aux normes et principes stipulés au présent article, elle pourra demander des consultations conformément à l'article 18 de l'Accord afin d'examiner les opérations en question pour établir d'un commun accord, les mesures correctives nécessaires.

ARTICLE 6 : APPROBATION DES PROGRAMMES

Les programmes d'exploitation de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur début des opérations. Tout changement significatif à ces programmes ou aux conditions de leurs opérations sera également soumis pour approbation aux autorités aéronautiques. Le délai ci-dessus mentionné pourra, dans des cas spéciaux, être réduit moyennant un accord desdites autorités.

ARTICLE 7 : CONCURRENCE LOYALE

1. Les Parties reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement concurrentiel et loyal et de possibilités équitables et égales pour permettre aux transporteurs aériens des deux Parties de se concurrencer dans l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

2. Les Parties affirment qu'une concurrence libre, loyale et juste, est importante pour promouvoir les flux de trafic entre les deux pays amis.

3. Les Parties reconnaissent que les discriminations et les pratiques déloyales peuvent fausser la concurrence et être préjudiciables à un environnement concurrentiel et équitable pour les transporteurs aériens conformément au présent Accord.

4. Les Parties reconnaissent que leurs transporteurs aériens respectifs ne se livrent pas à des pratiques susceptibles d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de leur territoire, et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence.

5. Les Parties notent que l'existence d'un droit de la concurrence complet ainsi que le respect total et réel de leur droit national de la concurrence est important pour la fourniture efficace de services de transport aérien.

6. Chaque Partie élimine toutes formes de discrimination ou de pratiques déloyales qui porteraient atteinte à la possibilité, pour les transporteurs aériens de l'autre Partie, de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la fourniture de services de transport aérien.

7. Aucune Partie n'accorde ni n'autorise de subventions ni d'aides publiques à ses transporteurs aériens si celles-ci sont susceptibles de fausser, de façon injustifiée, la concurrence loyale et équitable en matière de prestation de transports aériens pour les transporteurs de l'autre Partie. Lorsqu'une Partie accorde des subventions ou des aides publiques, elle doit garantir la transparence de ces mesures par les moyens appropriés.

8. Chaque Partie peut, à la demande de l'autre Partie fournir à cette dernière, dans des délais raisonnables, des rapports financiers concernant les entités relevant de la juridiction de la première Partie et toute autre information pouvant raisonnablement être demandée par l'autre Partie pour assurer le respect des dispositions du présent article. La fourniture de telles informations peut faire l'objet d'un traitement confidentiel de la part de la Partie qui demande

accès à ces informations.

9. Si l'une des Parties estime que les conditions en vigueur sur le territoire de l'autre Partie sont préjudiciables à un environnement concurrentiel et loyal et à l'exploitation de services aériens par ses transporteurs aériens conformément au présent Accord et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre Partie. En outre, l'une des Parties peut demander des consultations sur ce sujet avec l'autre Partie afin de résoudre le problème. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les Parties échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des Parties.

10. Si les Parties ne parviennent pas à résoudre le problème par le biais de consultations dans un délai de soixante jours (60) à compter du début des consultations ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de trente jours (30) à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée des principes susmentionnés, la Partie qui a demandé les consultations a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent Accord au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie en refusant, retirant, révoquant ou suspendant l'autorisation d'exploitation, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires ou d'imposer des droits. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire par son champ et sa durée.

ARTICLE 8: APPLICATION DES LÉGISLATIONS ET PROCÉDURES

1. La législation et les procédures d'une Partie relatives à l'entrée, le séjour ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs durant leur séjour sur son territoire s'appliquent aux aéronefs des transporteurs aériens désignés par l'autre Partie et sont appliquées à ces aéronefs à l'entrée sur le territoire, à la sortie du territoire ou pendant le séjour sur le territoire de la première Partie.

2. La législation et les procédures d'une Partie relatives à l'entrée, le séjour ou à la sortie de son territoire des passagers, des bagages, des équipages, du fret et courriers transportés à bord d'aéronefs, telles que les formalités d'entrée, de sortie, d'immigration, de passeports de douanes et de contrôle sanitaire sont applicables aux passagers, bagages, équipages, fret et courriers des transporteurs aériens de l'autre Partie ou en leur nom, lors de l'entrée, le séjour sur le territoire ou lors de la sortie sur le territoire de la première Partie.

3. Aucune des Parties n'accordera un traitement préférentiel à son propre transporteur aérien, ainsi qu'aux passagers, aux bagages, aux équipages, au fret et aux courriers transportés par ses aéronefs, au détriment des transporteurs aériens désignés par l'autre Partie.

ARTICLE 9 : REDEVANCES D'USAGE

1. Les redevances d'usage qui peuvent être perçues par les autorités ou organismes compétents d'une Partie auprès de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien

désignée(s) de l'autre Partie au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne et des services connexes qui sont sous son contrôle, doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre les catégories d'usagers. Elles ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont perçues au titre de l'utilisation desdits services et installations par une autre entreprise de transport aérien qui exploite des services similaires ou analogues.

2. Ces redevances peuvent refléter, sans toutefois excéder, une part équitable du coût total supporté pour la mise à disposition des installations et services aéroportuaires ainsi que des services et installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. Les installations et services pour lesquels des redevances sont perçues sont fournis sur une base efficace et économique. Les autorités ou organismes compétents de chaque Partie notifient à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie tout projet de modification significative de ces redevances; cette notification doit intervenir dans un délai raisonnable précédant l'entrée en vigueur de ladite modification. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations, en cas d'augmentation des redevances.

ARTICLE 10 : TARIFS

1. Les entreprises de transport aérien désignées par les Parties fixent librement leurs tarifs et s'emploient à pratiquer des tarifs à des taux raisonnables, prenant en compte tous les éléments d'appréciation, incluant notamment les intérêts des usagers, le coût d'exploitation, les caractéristiques du service, un bénéfice raisonnable et toutes autres considérations commerciales sur le marché.

2. Les tarifs fixés par les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties doivent être déposés pour information aux autorités aéronautiques trente (30) jours avant leur application.

3. Sans préjudice de l'application des règles de concurrence, les Parties peuvent intervenir pour:

a) Éviter les tarifs ou pratiques déraisonnablement discriminatoires;

b) Protéger les usagers contre des tarifs indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante;

c) Protéger d'autres entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas en raison de subvention ou d'appui direct ou indirect de l'État, ou encore abusifs lorsqu'il existe des preuves de l'intention d'éliminer la concurrence.

ARTICLE 11 : STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, sur demande, les statistiques de trafic en provenance ou à destination de leur territoire jugé nécessaire pour apprécier le trafic.

ARTICLE 12 : RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties, conformément à la législation et les procédures en vigueur, y compris, en ce qui concerne la République Portugaise, la législation et la réglementation de l'Union européenne, et en ce qui concerne la République de Côte d'Ivoire, la législation et la réglementation de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine, seront reconnus valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées, sous réserve que les critères de délivrance ou de validation desdits certificats, brevets ou licences soient au moins égaux aux normes qui peuvent être instituées en application de la Convention.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent aussi aux entreprises de transport aérien désignées par la République Portugaise dont le contrôle règlementaire est exercé et maintenu par un autre État membre de l'Union Européenne.

3. Toutefois, chaque Partie se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins du survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés à ses propres ressortissants par l'autre Partie, ou par tout autre État.

ARTICLE 13: SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie et relatives aux installations et services aéronautiques, aux équipages de conduite, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie estime que l'autre Partie ne requiert pas ou n'applique pas effectivement, dans le domaine mentionné au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales instituées au moment considéré en application de la Convention, elle informe l'autre Partie de ces constatations et l'autre Partie adopte des mesures correctives en conséquence. Si l'autre Partie ne prend pas des mesures dans un délai raisonnable et, en tout cas, dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long éventuellement arrêté d'un commun accord, il y a lieu d'appliquer l'article 4 du présent Accord.

3. Conformément à l'article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie pour des services à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie, être soumis par les représentants habilités de l'autre Partie à un examen à bord ou à l'extérieur de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (examen dénommé «inspection au sol» dans la suite du présent article), pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.

4. Si une inspection ou une série d'inspections au sol donne:

a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, ou

b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention,

la Partie qui effectue l'inspection est, pour l'application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les critères suivant lesquels les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef, à son exploitation ou à son équipage ont été délivrés ou validés ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention.

5. En cas de refus d'accès à un aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie aux fins de son inspection au sol conformément au paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie a toute latitude d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux du type de ceux mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées au même paragraphe.

6. Chaque Partie se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie si, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou de toute autre forme de dialogue, elle conclut à la nécessité d'agir immédiatement pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien.

7. Toute mesure prise par une Partie conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est suspendue dès que les faits qui l'ont motivée ont cessé d'exister.

8. Si la République Portugaise a désigné une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union Européenne, les droits de la République de Côte d'Ivoire au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise en œuvre de normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union Européenne et à l'autorisation d'exploitation de cette entreprise de transport aérien.

ARTICLE 14 : SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation mutuelle de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite forme partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties agissent, notamment, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo, le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye, le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal, le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la

Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouvert à la signature à Montréal, le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal, le 1er mars 1991 et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties.

2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables. En application de ces dispositions, les Parties exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leurs territoires respectifs, ou qui ont leur siège principal d'exploitation ou leur résidence permanente et, dans le cas de la République Portugaise, que les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire et possèdent une licence d'exploitation conformément au droit de l'Union Européenne, ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute divergence notifiée par la Partie concernée.

4. Chaque Partie convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour l'entrée, le départ ou durant le séjour sur le territoire de l'autre Partie, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation, conformément à la législation en vigueur dans ce pays. Chaque Partie fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie en vue d'instituer des mesures spéciales mais raisonnables de sûreté afin de faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d' aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, d'aéroports ou d'installations et services de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace.

6. Si une Partie a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie n'a pas respecté les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au présent article, les autorités aéronautiques de cette Partie peuvent demander des consultations immédiates à l'autorité aéronautique de l'autre Partie. Sans préjudice des dispositions de l'article 4 du présent Accord, l'absence d'accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif de suspension des droits accordés aux Parties en vertu du présent Accord. En cas d'urgence constituée par une menace directe et exceptionnelle pour la sûreté de passagers, d'équipages ou d'aéronefs d'une Partie et si

l'autre Partie ne s'est pas acquittée comme il convient des obligations qui découlent pour elle des paragraphes 4 et 5 du présent article, une Partie peut prendre immédiatement, à titre provisoire, les mesures de protection appropriées pour parer à cette menace. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie se conforme aux dispositions du présent article en matière de sûreté.

ARTICLE 15: DROITS DE DOUANE ET TAXES

1. Les aéronefs utilisés pour les services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties ainsi que leurs équipements ordinaires, leurs pièces de rechanges, leurs réserves de carburants et lubrifiants, et leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs) sont, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et d'autres droits ou taxes similaires, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation ou qu'ils soient utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus dudit territoire.

2. Sous réserve du paragraphe 3 du présent article, sont également exonérés des mêmes droits de douane et frais d'inspection et droits ou taxes, à l'exception des redevances ou taxes correspondant aux services rendus:

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de chacune des Parties, dans les limites fixées par leurs autorités respectives, et destinées à être utilisées à bord des aéronefs assurant des services aériens internationaux de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie;

b) Les pièces de rechange et l'équipement ordinaire de bord introduits sur le territoire de chacune des deux Parties pour la maintenance ou la réparation des aéronefs utilisés lors des services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie;

c) Les carburants, les lubrifiants et d'autres produits destinés à l'avitaillement des aéronefs en partance exploités pour les services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie sur lequel ils ont été embarqués.

3. Il peut être exigé que tous les matériels et approvisionnements visés aux alinéas a), b) et c) du paragraphe 2 du présent article soient soumis à une surveillance ou contrôle des Autorités douanières.

4. Les passagers, les bagages, les marchandises et les courriers en transit direct sur le territoire de chacune des Parties dans la zone de l'aéroport réservé à cet effet, ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, excepté pour les mesures de sûreté destinées à protéger l'aviation civile contre les actes de violence, la piraterie aérienne et le trafic de stupéfiants. Ces bagages, marchandises et courriers en transit direct sont exonérés de droits de douane et de taxes et d'autres impôts similaires.

5. L'équipement ordinaire de bord ainsi que les matériels et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une entreprise désignée de l'une des Parties ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec le consentement des Autorités Douanières de ladite autre Partie. Dans ce cas, lesdites Autorités Douanières peuvent exiger que ces équipements, matériels et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment qu'ils soient réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé conformément aux règlements douaniers.

6. Les exonérations prévues au présent article sont également applicables lorsque les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties ont conclu des Accords avec d'autres entreprises de transport aérien en vue de la location ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie des équipements normaux et des articles cités au paragraphe 1 et 2 du présent article, à condition que l'autre ou les autres entreprises jouissent des mêmes exonérations auprès de l'autre Partie.

7. Aucune disposition du présent Accord n'empêche la République Portugaise d'appliquer sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fournis sur son territoire en vue d'une utilisation par un appareil du transporteur aérien désigné de la République de Côte d'Ivoire qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire de la République Portugaise et un autre point situé sur le territoire de la République Portugaise ou sur le territoire d'un autre État membre de l'Union Européenne.

ARTICLE 16 : ACTIVITÉS COMMERCIALES

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie leur personnel de gestion, d'exploitation, leur personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens.

3. Chaque Partie accorde au personnel nécessaire de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie.

4. En conformité avec leurs lois sur les étrangers, d'immigration et de passage des frontières, les Parties conviennent, sur une base de réciprocité, à accepter que le personnel supplémentaire de l'entreprise ou des entreprise de transport aérien désignées par l'autre Partie, nécessaire aux activités de cette entreprise ou entreprises peuvent entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie, pour des périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours consécutifs.

5. Les Parties s'assurent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acheter

des billets auprès de l'entreprise de transport aérien de leur choix, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible acceptée par cette entreprise de transport aérien. Ces principes s'appliquent également au transport de fret.

6. Sur la base de la réciprocité, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie ont, sur le territoire de l'autre Partie, le droit de procéder, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret, ainsi que d'autres facilités inhérentes à l'exploitation du transport aérien, dans leurs propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de leur choix. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie ont le droit d'ouvrir et de conserver, sur le territoire de l'autre Partie, des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion.

ARTICLE 17 : CONVERSION, TRANSFERT DES RECETTES ET LIEU D'IMPOSITION

1. Chaque Partie accorde, sur la base de la réciprocité et sur demande, à chaque entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, le droit de convertir et de transférer librement l'excédent de recettes par rapport aux dépenses acquises par ladite entreprise désignée sur son territoire du fait du transport de passagers, de marchandises et du courrier et de toutes autres activités directement liées au transport aérien qui peuvent être autorisées en vertu des réglementations nationales. Lesdits transferts seront effectués au taux de change conformément au droit interne applicable en matière de paiements courants et, s'il n'existe pas de taux de change de devises officielles, lesdits transferts seront effectués au taux de change de devises en vigueurs sur le marché pour les paiements courants.

2. Aux fins du présent article, le droit interne applicable de la République Portugaise comprend toutes les mesures prises par l'Union Européenne.

3. Les revenus provenant de l'exploitation des services d'une entreprise désignée, ne seront imposables que dans l'Etat où se trouve effectivement le siège de cette entreprise.

ARTICLE 18 : CONSULTATIONS

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités Aéronautiques des Parties se consulteront chaque fois que de besoin à la demande par écrit de l'une ou de l'autre Partie, en ce qui concerne l'application, l'interprétation ou la modification du présent Accord.

2. Ces consultations doivent se tenir dans les quarante-cinq (45) jours qui suivent la date de la réception de la demande.

ARTICLE 19: AMENDEMENT

1. L'une ou l'autre des Parties peut à tout moment demander par écrit des consultations aux fins d'amender le présent Accord. Celles-ci commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception cette demande.

2. Les amendements résultants des consultations prévues au paragraphe antérieur entreront

en vigueur conformément à la disposition de l'article 24 du présent Accord.

ARTICLE 20: CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent Accord, les dispositions dudit accord prévalent. Les deux Parties peuvent procéder à des consultations conformément à l'article18 du présent Accord en vue d'établir dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de cet accord multilatéral et s'il convient de réviser le présent Accord pour tenir compte de cet accord multilatéral.

ARTICLE 21: RÈGLEMENT DES DIFFEREND S

1. En cas de différend entre les Parties au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations par voie diplomatique, conformément aux dispositions du présent Accord.

2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément au paragraphe 1 du présent article, elles peuvent soit convenir de soumettre le différend à la décision d'une entité, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties, de le soumettre pour décision à un tribunal arbitral composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie désigne un arbitre; le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant d'une des Parties est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal. Chaque Partie désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'une ou l'autre d'entre elles de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie et transmise par la voie diplomatique ; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale peut, à la demande de l'une quelconque des Parties, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.

3. Le tribunal d'arbitrage fixe librement ses règles de procédure. Les frais des arbitres nationaux sont à la charge des Parties qui l'ont désigné. Toutes les autres dépenses du tribunal d'arbitrage sont partagées à égalité entre les Parties.

4. Les Parties se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article.

5. Si l'une des Parties ou l'une des entreprises de transport aérien de l'une ou de l'autre Partie ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie peut limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu du présent Accord à la Partie ou aux entreprises en défaut.

ARTICLE 22: DÉNONCIATION

Chacune des Parties peut à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification doit être adressée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin

douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie, sauf retrait de la dénonciation décidé d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. S'il n'en est pas accusé réception par l'autre Partie, la notification est réputée avoir été reçue quinze (15) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'Aviation Civile internationale en a accusé réception.

ARTICLE 23 : ENREGISTREMENT

Le présent Accord et tout amendement ultérieur qui pourra y être apporté seront enregistrés par les Parties à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

ARTICLE 24: ENTRÉE EN VIGUEUR

Chaque Partie notifiera à l'autre, par la voie diplomatique, l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de la réception de la seconde notification.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

Fait à Lisbonne, le 22 juin 2016, en deux (02) exemplaires originaux en langues portugaise et française, les deux textes faisant également foi.

POUR
LA REPUBLIQUE PORTUGAISE

Augusto Santos Silva
Ministre des Affaires Étrangères

POUR
LA REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

Gaoussou Touré
Ministre des Transports

ANNEXE

TABLEAU DE ROUTES

a) Routes exploitées dans les deux directions par la (les) entreprises désignées de transport aérien de la République de Côte d'Ivoire :

Points de départ en Côte d'Ivoire	Points intermédiaires	Points au Portugal	Point au-delà
Tout point	Tout point	Tout point	Tout point

b) Routes exploitées dans les deux directions par la (les) entreprises désignées de transport aérien de la République Portugaise:

Points de départ au Portugal	Points intermédiaires	Points en Côte d'Ivoire	Point au-delà
Tout point	Tout point	Tout point	Tout point

NOTE:

a) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de chaque Partie peuvent, à leur convenance, sur tout ou partie de leurs services:

- exploiter des vols dans un sens ou dans les deux sens;
- omettre des escales en un ou plusieurs points des routes spécifiées;
- sélectionner tous points intermédiaires et/ou points au-delà à leur discrétion;
- modifier l'ordre de desserte des points des routes spécifiées (y compris la possibilité de desservir des points intermédiaires en qualité de points au-delà et vice versa, ainsi que celle d'omettre des escales dans un sens d'un service);
- achever leur service sur le territoire de l'autre Partie ou au-delà, à condition que les services correspondant commencent ou prennent fin sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

b) L'exercice de droits de trafic par une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignée(s) de chaque Partie entre des points intermédiaires ou des points au-delà situés dans un pays tiers et le territoire de l'autre Partie est subordonné à un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties.

c) Sur tout segment des routes ci-dessus, une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties peut, en tout point, redistribuer le trafic sans restriction quant au type ou au nombre d'aéronefs. Cette faculté est ouverte pour autant que le transport au-delà de ce point constitue une exploitation secondaire par rapport au service principal sur la route spécifiée.