

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA**Decreto do Presidente da República n.º 34/2015**

de 12 de junho

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea b) da Constituição, o seguinte:

É ratificado o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República da Guiné Equatorial, assinado em Lisboa, a 15 de maio de 2014, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 61/2015, em 27 de março de 2015.

Assinado em 3 de junho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 8 de junho de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Decreto do Presidente da República n.º 35/2015

de 12 de junho

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea b) da Constituição, o seguinte:

É ratificada a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos por Poluição causada por Combustível de Bancas, adotada em Londres, em 23 de março de 2001, aprovada pela Resolução da Assembleia da República n.º 62/2015, em 2 de abril de 2015.

Assinado em 4 de junho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 8 de junho de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Decreto do Presidente da República n.º 36/2015

de 12 de junho

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea b) da Constituição, o seguinte:

É ratificado o Acordo de Cooperação entre a República Portuguesa e a República de Moçambique no Domínio da Defesa, assinado na cidade de Maputo, em 4 de julho de 2012, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 63/2015, em 2 de abril de 2015.

Assinado em 4 de junho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 8 de junho de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**Resolução da Assembleia da República n.º 61/2015****Aprova o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República da Guiné Equatorial, assinado em Lisboa, a 15 de maio de 2014**

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República da Guiné Equatorial, assinado em Lisboa, a 15 de maio de 2014, cujo texto, nas versões autenticadas nas línguas portuguesa e inglesa, se publica em anexo.

Aprovada em 27 de março de 2015.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DA GUINÉ EQUATORIAL

A República Portuguesa e a República da Guiné Equatorial, doravante designadas por «Partes», sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de dezembro de 1944:

Reconhecendo a importância do transporte aéreo como meio de criação e fomento da amizade, compreensão e cooperação entre os povos dos dois países;

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

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

acordam o seguinte:

Artigo 1.º**Definições**

Para efeitos do presente Acordo:

a) A expressão «Convenção» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de dezembro de 1944, e inclui qualquer anexo adotado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda aos anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses anexos e emendas sejam vinculativos para ambas as Partes;

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

c) A expressão «autoridades aeronáuticas» significa, no caso da República Portuguesa, o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P., e, no caso da República da Guiné Equatorial, o Ministério da Aviação Civil da República da Guiné Equatorial ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas referidas autoridades ou funções similares;

d) A expressão «empresa designada» significa qualquer empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do artigo 3.º do presente Acordo;

e) A expressão «território» significa o acordado no artigo 2.º da Convenção;

f) As expressões «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transportes aéreos» e «escala para fins não comerciais» têm os significados que lhes são dados no artigo 96.º da Convenção;

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

h) A expressão «Anexo» significa o Quadro de Rotas apenso ao presente Acordo e quaisquer cláusulas ou notas constantes desse Anexo. O anexo ao presente Acordo é considerado parte integrante do mesmo.

Artigo 2.º

Concessão de direitos de tráfego

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

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

2 — Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados no presente Acordo para efeitos de exploração de serviços aéreos internacionais regulares pelas empresas designadas da outra Parte, nas rotas especificadas na secção apropriada do Anexo. Tais serviços e rotas são doravante designados, respetivamente, por «os serviços acordados» e «as rotas especificadas». Ao operar um serviço acordado numa rota especificada, as empresas designadas por cada Parte usufruirão, para além dos direitos especificados no n.º 1 deste artigo, e sob reserva do disposto neste Acordo, do direito de aterrar no território da outra Parte, nos pontos especificados para o efeito no anexo ao presente Acordo, com o propósito de proceder ao embarque e desembarque de passageiros, bagagem, carga e correio.

3 — Nenhuma disposição do n.º 2 deste artigo deverá ser interpretada como conferindo às empresas designadas de uma Parte o direito de proceder, no território da outra Parte, ao embarque de tráfego transportado contra remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no território dessa Parte.

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

Artigo 3.º

Designação e autorização de exploração de empresas

1 — Cada Parte tem o direito de designar uma ou mais empresas de transporte aéreo com o propósito de explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo e de retirar ou alterar tais designações. As designações

deverão ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte por via diplomática.

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

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

i) Esta esteja estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE e seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com o Direito da União Europeia; e

ii) O controlo efetivo de regulação da empresa designada 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 seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada por Estados membros da UE ou por Estados da Associação Europeia de Comércio Livre e/ou por nacionais desses Estados;

b) No caso de uma empresa designada pela República da Guiné Equatorial:

i) Esta esteja estabelecida e tenha a sua sede no território da República da Guiné Equatorial e disponha de um certificado de operador aéreo válido em conformidade com a lei da República da Guiné Equatorial; e

ii) O controlo efetivo de regulação da empresa designada seja exercido e mantido pela República da Guiné Equatorial;

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

Artigo 4.º

Recusa, revogação, suspensão e limitação de direitos

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

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

i) Esta não estiver estabelecida no território da República Portuguesa nos termos dos Tratados UE ou não for titular de uma licença de exploração válida, em conformidade com o Direito da União Europeia; ou

ii) O controlo efetivo de regulação da empresa designada não seja exercido ou mantido pelo Estado membro da UE responsável pela emissão do 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 con-

trolada por Estados membros da UE ou por Estados da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados; ou

iv) A empresa já esteja autorizada a operar ao abrigo de um acordo bilateral entre a República da Guiné Equatorial e outro Estado membro da UE e, ao exercer direitos de tráfego ao abrigo do presente Acordo numa rota que inclui um ponto nesse outro Estado membro, estaria a contornar restrições aos direitos de tráfego impostas pelo acordo bilateral entre a República da Guiné Equatorial e esse outro Estado membro; ou

v) A empresa seja detentora de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado membro da UE e não exista nenhum acordo bilateral de serviços aéreos entre a República da Guiné Equatorial e esse Estado membro, e tenham sido negados à empresa designada pela República da Guiné Equatorial direitos de tráfego para esse mesmo Estado membro;

b) No caso de uma empresa designada pela República da Guiné Equatorial:

i) Esta não estiver estabelecida e não tenha a sua sede no território da República da Guiné Equatorial ou não seja titular de um certificado de operador aéreo válido, em conformidade com a lei da República da Guiné Equatorial; ou

ii) O controlo efetivo de regulação da empresa não seja exercido ou mantido pela República da Guiné Equatorial;

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

d) A empresa designada não cumpra a legislação da Parte que concedeu a autorização ou permissão; ou

e) A empresa designada deixe de operar os serviços acordados de acordo com as condições estabelecidas no presente Acordo.

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

Artigo 5.º

Aplicação da legislação e procedimentos

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

2 — A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência, ou partida do seu território de passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave, tais como as formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes,

alfândegas e controlo sanitário, serão cumpridos pela empresa designada da outra Parte, ou em nome desses passageiros, tripulações, ou dos titulares da bagagem, carga e correio aquando da entrada, saída ou permanência no território dessa Parte.

3 — Nenhuma das Partes deverá dar preferência às suas próprias empresas ou quaisquer outras em detrimento de empresas da outra Parte, que explorem serviços aéreos internacionais semelhantes, nas formalidades de entrada, saída, segurança da aviação civil, imigração, passaportes, *advance passenger information*, alfândega e quarentena, regulamentação postal e similares.

Artigo 6.º

Direitos aduaneiros e outros encargos

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

2 — Deverão ser igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e impostos, com exceção dos encargos relativos ao serviço prestado:

a) As provisões embarcadas no território de uma Parte, dentro dos limites fixados pelas autoridades dessa Parte, e para utilização à saída das aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, pelas empresas designadas da outra Parte;

b) As peças sobressalentes e o equipamento normal de bordo introduzidos no território de uma das Partes para a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas da outra Parte;

c) Combustíveis, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento à saída das aeronaves, utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas da outra Parte, mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efetuada sobre o território da Parte em que são embarcados.

3 — Pode ser exigido que todos os produtos referidos no n.º 2 deste artigo sejam mantidos sob vigilância ou controlo aduaneiro.

4 — O equipamento normal de bordo, bem como os produtos e provisões existentes a bordo das aeronaves das empresas designadas de qualquer das Partes, só poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades aduaneiras desse território. Nesse caso, poderão ser colocados sob vigilância das referidas autoridades até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de acordo com os regulamentos aduaneiros.

5 — As isenções previstas neste artigo deverão também ser possíveis nos casos em que as empresas designadas de qualquer das Partes tenham estabelecido acordos com outra

empresa ou empresas para o empréstimo ou a transferência, no território da outra Parte, dos produtos especificados nos n.ºs 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra empresa ou essas outras empresas beneficiem igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte.

6 — Nada no presente Acordo deverá impedir as Partes de aplicar, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa designada da outra Parte que opere, no caso da República Portuguesa, 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 UE; e, no caso da República da Guiné Equatorial, que opere entre um ponto situado na República da Guiné Equatorial e outro ponto situado na República da Guiné Equatorial.

Artigo 7.º

Taxas de utilização

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

2 — Nenhuma Parte deverá impor ou permitir que sejam impostas às empresas designadas da outra Parte taxas mais elevadas que aquelas que são impostas às suas próprias empresas que explorem serviços internacionais semelhantes.

Artigo 8.º

Tráfego em trânsito direto

O tráfego em trânsito direto através do território de qualquer das Partes e que não abandone a área do aeroporto reservada a esse fim será sujeito apenas a um controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança contra uma ameaça de interferência ilícita, tal como violência e pirataria aérea, e medidas ocasionais de combate ao tráfico ilícito de drogas. A bagagem e a carga em trânsito direto deverão ser isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos similares.

Artigo 9.º

Reconhecimento de certificados e licenças

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

2 — O n.º 1 também se aplica com respeito a uma empresa designada pela República Portuguesa cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado membro da União Europeia.

3 — No que respeita a voos sobre o seu próprio território, cada Parte reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer os certificados de competência e as licenças

concedidos ou validados aos seus nacionais pela outra Parte ou por qualquer outro Estado.

Artigo 10.º

Representação comercial

1 — As empresas designadas de cada Parte deverão poder:

a) Estabelecer no território da outra Parte escritórios para a promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes de avião, bem como outras instalações exigidas para a exploração do transporte aéreo, em conformidade com a legislação em vigor na referida Parte;

b) Estabelecer e manter no território da outra Parte — em conformidade com a legislação dessa outra Parte, relativos à entrada, residência e emprego — pessoal executivo, comercial, técnico e operacional e outro pessoal especializado necessário à exploração do transporte aéreo; e

c) Proceder, no território da outra Parte, à venda direta de transporte aéreo e, se as empresas assim o entenderem, através dos seus agentes.

2 — As autoridades competentes de cada Parte tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que as representações das empresas designadas da outra Parte possam exercer as suas atividades de forma regular.

Artigo 11.º

Atividades comerciais

1 — As empresas designadas de cada Parte terão o direito de vender o transporte aéreo no território da outra Parte, e qualquer pessoa será livre de comprar o referido transporte na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis de outros países, em conformidade com as leis e regulamentos vigentes em matéria cambial.

2 — No exercício das atividades comerciais os princípios referidos no número anterior deverão ser aplicados às empresas designadas de ambas as Partes.

Artigo 12.º

Conversão e transferência de lucros

1 — Cada Parte concede às empresas designadas pela outra Parte o direito de transferir livremente, à taxa de câmbio oficial, na moeda convertível em que é efetuado o pagamento, os excedentes das receitas sobre as despesas realizadas com o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio nos serviços acordados no seu território, exceto quando for incompatível com as leis ou regulamentos aplicáveis em tal território.

2 — Para os efeitos do presente artigo, a lei aplicável na República Portuguesa inclui todas as normas adotadas pela União Europeia.

Artigo 13.º

Capacidade

1 — Os serviços aéreos acordados oferecidos pelas empresas designadas das Partes deverão manter uma estreita relação com a procura de transporte nas rotas especificadas e deverão ter como objetivo principal a

oferta de capacidade adequada às necessidades reais e razoavelmente previsíveis, incluindo as variações sazonais, do transporte de tráfego embarcado ou desembarcado no território da Parte que tenha designado as empresas.

2 — A frequência e a capacidade a oferecer no transporte entre os respetivos territórios serão notificadas às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

3 — A exploração do transporte de tráfego, embarcado no território da outra Parte e desembarcado em pontos situados em países terceiros das rotas especificadas ou vice-versa, será efetuada de acordo com os princípios gerais aos quais a capacidade se deve adequar:

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

b) Exigências de tráfego da área que a transportadora aérea 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.

4 — A frequência e a capacidade a oferecer no transporte de tráfego mencionado no n.º 3 ficará sujeita à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

5 — No caso de as autoridades aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre a capacidade submetida ao abrigo do n.º 4, a questão será resolvida em conformidade com o artigo 19.º do presente Acordo.

6 — Se as autoridades aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre a capacidade a oferecer ao abrigo do n.º 3, a capacidade que poderá ser oferecida pelas empresas designadas das Partes não deverá exceder o total da capacidade, incluindo as variações sazonais, previamente acordada.

Artigo 14.º

Aprovação das condições de operação

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

2 — Em caso de alterações menores ou de voos suplementares, as empresas designadas de uma Parte deverão notificar as autoridades aeronáuticas da outra Parte, com pelo menos cinco dias úteis de antecedência em relação à data prevista para a sua operação. Em casos especiais, este prazo limite poderá ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

Artigo 15.º

Segurança aérea

1 — Cada Parte pode, em qualquer momento, solicitar consultas sobre os padrões de segurança adotados em quaisquer áreas relacionadas com a tripulação, aeronave ou com as condições da sua operação adotadas pela ou-

tra Parte. Tais consultas deverão realizar-se no prazo de 30 dias a contar desse pedido.

2 — Se, na sequência dessas consultas, uma Parte concluir que a outra Parte não mantém nem aplica efetivamente padrões de segurança, pelo menos, iguais aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção, em qualquer destas áreas, a primeira Parte deve notificar a outra Parte dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas corretivas. A não aplicação pela outra Parte das medidas adequadas, no prazo de 15 dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do artigo 4.º do presente Acordo.

3 — Sem prejuízo das obrigações referidas no artigo 33.º da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada pelas 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 (chamado «inspeção na plataforma de estacionamento»), desde que tal não implique atrasos desnecessários.

4 — Se, em consequência desta inspeção na plataforma de estacionamento ou de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento surgirem sérias suspeitas de que uma aeronave, ou de que as condições de operação de uma aeronave, não cumprem os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção, ou sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança estabelecidos pela Convenção, a Parte que efetuou a inspeção é livre de concluir, para os efeitos do artigo 33.º da Convenção, que os requisitos, os certificados ou as licenças 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, para efeitos de uma inspeção na plataforma de estacionamento a uma aeronave operada por uma empresa designada por uma Parte, nos termos do n.º 3 acima mencionado, seja negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte pode inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no n.º 4 supra 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 designada pela outra Parte, caso a primeira Parte conclua, quer em consequência de uma inspeção na plataforma de estacionamento, de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento, de recusa de acesso para efeitos de inspeção na plataforma de estacionamento, na sequência de consultas, quer ainda de qualquer outro modo, que uma ação imediata é essencial à segurança da operação da empresa.

7 — Qualquer ação empreendida por uma Parte de acordo com os n.ºs 2 ou 6 supra, deverá ser interrompida assim que o fundamento para essa ação deixe de existir.

8 — Caso a República Portuguesa tenha designado uma empresa cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado membro da União Europeia, os direitos da

outra Parte, 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.

Artigo 16.º

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 do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações decorrentes do Direito Internacional, as Partes deverão, em especial, agir em conformidade com o disposto:

a) Na Convenção Relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio, em 14 de setembro de 1963;

b) Na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia, em 16 de dezembro de 1970;

c) Na Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971, e no seu Protocolo Suplementar para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional, assinada em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988; e

d) Na Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos com o Propósito de Detecção, assinada em Montreal, em 1 de março de 1991.

2 — Nas suas relações mútuas as Partes deverão agir, no mínimo, em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional denominadas Anexos à Convenção, na medida em que estas disposições sobre segurança da aviação se apliquem às Partes; estas deverão exigir que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território, 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 que se tenham estabelecido no seu território nos termos dos Tratados da União Europeia e sejam detentores de licenças de exploração válidas 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.

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

4 — Cada Parte concorda que se exija a esses operadores de aeronaves que cumpram as disposições relativas à segurança da aviação, referidas no n.º 2 supra, impostas pela outra Parte para a entrada no seu território, bem como para a saída, ou permanência no território da República da Guiné Equatorial. Para a partida, bem como permanência, no território da República Portuguesa, exige-se que os operadores de aeronaves cumpram as disposições relativas à segurança da aviação em conformidade com o Direito da União Europeia. Cada Parte deverá assegurar,

no seu território, a aplicação efetiva de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e aprovisionamentos, antes ou durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também deverá considerar favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de medidas especiais de segurança, razoáveis, para fazer face a uma ameaça concreta.

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

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

Artigo 17.º

Fornecimento de estatísticas

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

Artigo 18.º

Tarifas

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

2 — As tarifas para o transporte aéreo internacional, operado em conformidade com o presente Acordo, não serão aprovadas pelas autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes.

3 — As Partes reconhecem que as forças do mercado serão o principal fator a ter em conta no estabelecimento das tarifas para o transporte aéreo. Sem limitar a aplicação das regras gerais do direito da concorrência e do consumidor em cada Parte, poderão realizar-se consultas em conformidade com o artigo 19.º, com vista à:

a) Prevenção de práticas excessivamente discriminatórias;

b) Proteção dos consumidores em relação a tarifas excessivamente elevadas ou restritivas devido ao abuso de posição dominante ou a práticas concertadas entre as transportadoras aéreas;

c) Proteção das empresas em relação a tarifas artificialmente baixas devido a subsídios ou ajudas governamentais diretos ou indiretos; e

d) Proteção das empresas em relação a tarifas artificialmente baixas, quando existe prova de que há intenção de eliminar a concorrência.

Artigo 19.º

Consultas

1 — A fim de assegurar uma estreita cooperação em todas as questões relativas à interpretação e aplicação deste

Acordo, as autoridades aeronáuticas das Partes deverão consultar-se, sempre que necessário, a pedido de qualquer uma das Partes.

2 — Tais consultas deverão ter início no prazo de 45 dias, a contar da data de receção pela outra Parte do pedido escrito.

Artigo 20.º

Revisão

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

2 — As emendas resultantes das consultas a que se refere o número anterior entram em vigor nos termos previstos no artigo 24.º

Artigo 21.º

Resolução de diferendos

1 — Em caso de diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação deste Acordo, deverão as Partes, em primeiro lugar, procurar resolvê-lo através de negociações, por via diplomática.

2 — Se as Partes não conseguirem resolver o diferendo por via da negociação, podem submetê-lo à decisão de uma entidade, ou, a pedido de qualquer uma das Partes, pode o diferendo ser submetido à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros. Cada Parte deverá designar um árbitro e os dois árbitros assim designados deverão escolher o terceiro.

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

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

5 — As Partes comprometem-se a cumprir qualquer decisão tomada ao abrigo do n.º 2 deste artigo.

6 — Se, e enquanto, qualquer uma das Partes ou as empresas designadas de qualquer uma das Partes não cumprir a decisão tomada ao abrigo do n.º 2 deste artigo, a outra Parte pode limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, em virtude do presente Acordo, tenha concedido à Parte em falta.

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

Artigo 22.º

Vigência e denúncia

1 — Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

2 — Cada uma das Partes pode, a qualquer momento, denunciar o presente Acordo.

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

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

Artigo 23.º

Registo

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

Artigo 24.º

Entrada em vigor

1 — O presente Acordo entrará em vigor 30 dias após a data da receção da última notificação, por via diplomática, de que foram cumpridos os respetivos requisitos de Direito interno necessários para o efeito.

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

Feito em Lisboa no dia 15 de maio de 2014 nas línguas portuguesa e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalece a versão em língua portuguesa.

Pela República Portuguesa:

Luís de Campos Ferreira, Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Cooperação.

Pela República da Guiné Equatorial:

Agapito Mba Mokuy, Ministro dos Assuntos Exteriores e Cooperação.

ANEXO

1 — Quadro de rotas

Secção 1

Rotas a serem operadas, em ambos os sentidos, pelas empresas designadas pela República Portuguesa:

Pontos em Portugal	Pontos intermédios	Pontos na Guiné Equatorial	Pontos além
Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.

Secção 2

Rotas a serem operadas, em ambos os sentidos, pelas empresas designadas pela República da Guiné Equatorial:

Pontos na Guiné Equatorial	Pontos intermédios	Pontos em Portugal	Pontos além
Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.

2 — Flexibilidade operacional

a) As empresas designadas de cada Parte podem, em alguns ou em todos os voos, omitir escalas em quaisquer pontos intermédios e ou além acima mencionados, desde que os serviços acordados nas rotas comecem ou terminem no território da Parte que designou a empresa.

b) As empresas designadas de cada Parte podem seleccionar quaisquer pontos intermédios e ou além à sua própria escolha e podem mudar a sua seleção na estação seguinte, na condição de que não sejam exercidos direitos de tráfego entre aqueles pontos e o território da outra Parte.

c) O exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade em pontos intermédios e ou além especificados fica sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

3 — Arranjos de cooperação comercial

a) Ao operar ou ao ter autorização para operar os serviços aéreos nas rotas acordadas, a empresa designada de uma Parte poderá estabelecer arranjos de cooperação ao nível do *marketing*, tais como partilha de código com:

uma empresa ou empresas de qualquer uma das Partes; e uma empresa ou empresas de um país terceiro;

desde que nestes arranjos todas as empresas detenham os direitos adequados e satisfaçam os requisitos normalmente exigidos a tais arranjos.

b) Ambas as Partes acordam em que as empresas de qualquer das Partes, ao encetarem os arranjos de cooperação de partilha de código acima mencionados, poderão manter como transportadora «*marketing carrier*» qualquer número de serviços, bem como servir quaisquer pontos no território da outra Parte.

c) Quando as empresas da outra Parte celebrarem arranjos de *code-share*, as frequências utilizadas pela transportadora que não opera não serão contabilizadas para efeitos da capacidade a que tenha direito.

AGREEMENT ON AIR TRANSPORT BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC AND THE REPUBLIC OF EQUATORIAL GUINEA

The Portuguese Republic and the Republic of Equatorial Guinea, hereinafter referred to as “Parties”, being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944:

Acknowledging the importance of air transportation as means of creating and fostering friendship, understanding and co-operation between the people of the two countries;

Desiring to organize, in a safe and orderly manner, international air services and to promote in the greatest possible measure international cooperation in respect of such services; and

Desiring to establish an Agreement to foster the development of scheduled air services between and beyond their territories;

agree as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of the present Agreement:

a) The term “Convention” shall mean the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, including any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Parties;

b) The term “EU Treaties” shall mean the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;

c) The term “aeronautical authorities” shall mean, in the case of the Portuguese Republic the National Institute of Civil Aviation, P.L., and in the case of the Republic of Equatorial Guinea, the Ministry of Civil Aviation of the Republic of Equatorial Guinea or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;

d) The term “designated airline” shall mean any airline, which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement;

e) The term “territory” shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

f) The terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” shall have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention;

g) The term “tariff” shall mean the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail; and

h) The term “Annex” shall mean the Route Schedule attached to the present Agreement and any Clauses or Notes appearing in such Annex. The Annex to this Agreement is considered an integral part thereof.

Article 2

Operating rights

1 — Each Party grants to the other Party the following rights in respect of international air services conducted by the airlines of the other Party:

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

2 — Each Party grants to the other Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of the operation of scheduled international air services by the other Party's designated airlines on the routes specified in the appropriate Section of the Annex. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article and subject to the provisions of this Agreement, the right to make stops in the territory of the other Party at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and disembarking passengers, baggage, cargo and mail.

3 — Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Party the right of embarking, in the territory of the other Party, traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Party.

4 — If the designated airlines of one Party are unable to operate services on its normal routing because of armed conflict, political disturbances, or special and unusual circumstances the other Party shall make its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations. This provision shall be applied without discrimination between the designated airlines of the Parties.

Article 3

Designation and operating authorization of airlines

1 — Each Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations. Those designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Party through diplomatic channels.

2 — On receipt of such a designation, and of applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedure delay, provided that:

a) In the case of an airline designated by the Portuguese Republic:

(i) It is established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with the law of the European Union; and

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

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

b) In the case of an airline designated by the Republic of Equatorial Guinea:

(i) It is established and has its headquarters in the territory of the Republic of Equatorial Guinea, and has a valid

Air Operator's Certificate in accordance with the Equatorial Guinea law; and

(ii) Effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Republic of Equatorial Guinea;

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

Article 4

Refusal, revocation, suspension and limitation of rights

1 — Each Party shall have the right to refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, or to submit the exercise of those rights to the conditions considered necessary, where:

a) In the case of an airline designated by the Portuguese Republic:

(i) It is not established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with the law of the European Union; or

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

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

(iv) It is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Republic of Equatorial Guinea and another Member State of the EU and by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by the bilateral agreement between the Republic of Equatorial Guinea and that other Member State; or

(v) It has an Air Operator's Certificate issued by a Member State of the EU and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Equatorial Guinea and that Member State, and traffic rights to that Member State have been denied to the airline designated by the Republic of Equatorial Guinea;

b) In the case of an airline designated by the Republic of Equatorial Guinea:

(i) It is not established and has not its headquarters in the territory of the Republic of Equatorial Guinea or does not have a valid Air Operator's Certificate in accordance with the Equatorial Guinea law; or

(ii) Effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Republic of Equatorial Guinea;

c) In the case the designated airline fails to meet the conditions prescribed under the legislation normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications; or

d) In the case of failure by such designated airline to comply with the legislation of the Party granting the authorisation or permission; or

e) In the case the designated airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2 — Unless immediate refusal, revocation, suspension, limitation or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of the legislation, the right to refuse, revoke, suspend, limit or impose conditions shall be exercised only after consultation with the other Party. The consultation shall take place within a period of thirty (30) days from the date of the proposal to hold it unless otherwise agreed.

Article 5

Application of legislation and procedures

1 — The legislation and procedures of one Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of both Parties upon entering into or departing from or while within the territory of the first Party.

2 — The legislation and procedures of one Party relating to the admission to, stay in, or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail transported on board the aircraft, such as those relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and sanitary control, shall be complied with by the airline of the other Party, or on behalf of such passengers, crew, entity entitled of baggage, cargo and mail upon entrance into or departure from or while within the territory of this Party.

3 — Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine, postal and similar regulations.

Article 6

Custom duties and other charges

1 — Aircraft operating on international services by the designated airlines of either Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, other consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from custom duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Party, provided such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, or are used on the part of the journey performed over that territory.

2 — There shall also be exempt from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed:

a) Aircraft stores taken on board in the territory of a Party, within limits fixed by the authorities of that Party, and for use on board outbound aircraft engaged in international air services by the designated airlines of the other Party;

b) Spare parts and regular equipment entered into the territory of a Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Party;

c) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies intended to supply outbound aircraft operated on international air services by the designated airlines of the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken aboard.

3 — All materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.

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

5 — The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Party.

6 — Nothing in this Agreement shall prevent the Parties from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline by the other Party that operates, in the case of the Portuguese Republic, between a point in the territory of the Portuguese Republic and another point in such territory or in the territory of another EU Member State; and, in the case of the Republic of Equatorial Guinea that operates, between a point in the territory of the Republic of Equatorial Guinea and another point in such territory.

Article 7

User charges

1 — Each Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges, based on sound economic principles, for the use of airports, other facilities and air services under its control.

2 — Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party charges higher than those imposed on its own airlines engaged in similar international services.

Article 8

Traffic in direct transit

Traffic in direct transit across the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against the threat of unlawful interference, such as violence and air piracy and occasional measures for the combat of illicit drug traffic, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from custom duties, charges and other similar taxes.

Article 9

Recognition of certificates and licences

1 — Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or rendered valid, in accordance with the rules and procedures of one Party, including, in the case of the Portuguese Republic, European Union laws and regulations, and still in force shall be recognised as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services, provided always that the requirements under which such certificates and licences were issued, or rendered valid, are equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

2 — Paragraph 1 also applies with respect to an airline designated by the Portuguese Republic whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State.

3 — Each Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted or validated to its own nationals by the other Party or by any other State.

Article 10

Commercial representation

1 — The designated airlines of each Party shall be allowed:

a) To establish in the territory of the other Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as, in accordance with the legislation in force of such other Party, other facilities required for the provision of air transportation;

b) To bring in and maintain in the territory of the other Party — in accordance with the legislation of such other Party relating to entry, residence and employment — managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation; and

c) In the territory of the other Party to engage directly and, at the airlines discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2 — The competent authorities of each Party will take all necessary steps to ensure that the representation of the airlines designated by the other Party may exercise their activities in an orderly manner.

Article 11

Commercial activities

1 — The designated airlines of each Party shall have the right to sell, in the territory of the other Party, air transportation and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries in accordance with the foreign exchange regulations in force.

2 — In the exercise of the commercial activities, the principles mentioned in the previous number shall be applied to the designated airlines of both Parties.

Article 12

Conversion and transfer of revenues

1 — Each Party grants to the designated airlines of the other Party the right of free transfer at the official rate of exchange, in convertible currencies in which the payment is

done, of the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail on the agreed services in its territory, except where inconsistent with generally applicable law or regulation in such territory.

2 — For the purposes of this Article, the applicable law of the Portuguese Republic includes all measures taken by the European Union.

Article 13

Capacity

1 — The agreed services provided by the designated airlines of the Parties shall strive to meet the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated traffic requirements, including seasonal variations for the carriage of traffic embarked or disembarked in the territory of the Party which has designated the airlines.

2 — The frequency and capacity to be provided for the carriage between their respective territories shall be notified to the aeronautical authorities of both Parties.

3 — Provision for the carriage of traffic embarked in the territory of the other Party and disembarked at points in third countries on the specified routes or vice versa shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) The requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the Party, which has designated the airlines;

b) The requirements of traffic of the area through which the airline passes, after taking account of the other air transport services established by airlines of the States situated in the area; and

c) The requirements of economical through airline operation.

4 — The frequency and the capacity for the carriage of traffic referred to in paragraph 3 above shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Parties.

5 — In the event that the aeronautical authorities of the Parties do not fall in agreement upon the capacity submitted to them under paragraph 4 above, the matter shall be dealt with in accordance with Article 19 of this Agreement.

6 — If the aeronautical authorities of the Parties fail to agree on the capacity to be provided under paragraph 3 above, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Parties shall not exceed the total capacity, including seasonal variations, previously agreed to be provided.

Article 14

Approval of conditions of operation

1 — The time-tables of the agreed services and in general the conditions of their operation shall be notified at least thirty (30) days before the intended date of their implementation. Any significant modification to such time-tables or conditions of their operation shall also be notified, to the aeronautical authorities, at least eight (8) working-days before their intended operation. In special cases, the above set time limit may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

2 — For minor modifications or in case of supplementary flights, the designated airlines of one Party shall notify the aeronautical authorities of the other Party, at least five (5) working-days before their intended operation. In special cases, this time limit may be reduced subject to agreement of the said authorities.

Article 15

Safety

1 — Each Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2 — If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3 — Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the designated airlines of one Party on services to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (called “ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay.

4 — If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5 — In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by a designated airline of one Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that designated airline the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6 — Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of

ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the airlines’ operation.

7 — Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8 — Where the Portuguese Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 16

Security

1 — Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of:

a) The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963;

b) The Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970;

c) The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988; and

d) The Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.

2 — The Parties shall, in their mutual relations, act as a minimum, in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or, in the case of the Portuguese Republic operators of aircraft which are established in its territory under the European Union Treaties and have received valid Operating Licences in accordance with European Union Law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

3 — The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4 — Each Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 2 above required by

the other Party for entry into the territory of that other Party and also for departure from, or while within, the territory of the Republic of Equatorial Guinea. For departure from, or while within, the territory of the Portuguese Republic, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5 — When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6 — If a Party has occasional problems in the context of the present Article on safety of civil aviation, the aeronautical authorities of both Parties may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party.

Article 17

Provision of statistics

The aeronautical authorities of one Party shall supply the aeronautical authorities of the other Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes.

Article 18

Tariffs

1 — The tariffs shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit and other commercial consideration in the market place.

2 — Tariffs for international air transport operated pursuant to this Agreement shall not be subject to approval of the aeronautical authorities of either Party.

3 — The Parties acknowledge that market forces shall be the primary consideration in the establishment of tariffs for air transportation. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Party, consultations may be initiated by either Party in accordance with Article 19 for the:

- a) prevention of unreasonably discriminatory practices;
- b) protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive because of the abuse of a dominant position or due to concerted practices among air carriers;
- c) protection of airlines from tariffs to the extent that they are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support; and
- d) protection of airlines from tariffs that are artificially low, where evidence exists as to an intent of eliminating competition.

Article 19

Consultations

1 — In order to ensure close cooperation concerning all the issues related to the interpretation and application of this Agreement, the aeronautical authorities of each Party shall consult each other whenever it becomes necessary, on request of either Party.

2 — Such consultations shall begin within a period of forty five (45) days from the date the other Party has received the written request.

Article 20

Amendments

1 — If either Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may at any time request consultations to the other Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party has received the written request.

2 — The amendments resulting from the consultations referred to in the previous number shall enter into force according to what is established in Article 24.

Article 21

Settlement of disputes

1 — If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation through diplomatic channels.

2 — If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some entity, or the dispute may at the request of either Party be submitted for decision to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two thus nominated.

3 — Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

4 — If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

5 — The Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

6 — If and so long as either Party or the designated airlines of either Party fail to comply with the decision given under paragraph 2 of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default.

7 — Each Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Parties.

Article 22

Duration and termination

1 — This Agreement shall remain in force for an undetermined period.

2 — Each Party may, at any time, terminate this Agreement.

3 — The termination must be notified to the other Party and, simultaneously, to the International Civil Aviation Organization, producing its effects twelve (12) months after the receipt of the notification by the other Party.

4 — In case of failure of information to the other Party of the receipt of the notification, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 23

Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 24

Entry into force

This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the receipt of the last notification, through diplomatic channels, indicating that all the internal procedures required for the purpose have been fulfilled.

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

Done in Lisbon on the 15th of May of 2014, in the Portuguese and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the Portuguese version shall prevail.

For the Portuguese Republic:

Luís de Campos Ferreira, Secretary of State for Foreign Affairs and Cooperation.

For the Republic of Equatorial Guinea:

Agapito Mba Mokuy, Minister of Foreign Affairs and Cooperation.

ANNEX

1 — Route Schedule**Section 1**

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the Portuguese Republic:

Points in Portugal	Intermediate Points	Points in Equatorial Guinea	Beyond Points
Any points.	Any points.	Any points.	Any points.

Section 2

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the Republic of Equatorial Guinea:

Points in Equatorial Guinea	Intermediate Points	Points in Portugal	Beyond Points
Any points.	Any points.	Any points.	Any points.

2 — Operational flexibility

a) The designated airlines of each Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate and/or beyond points mentioned above, provided that the agreed services on the routes begin or end in the territory of the Party which has designated the airline.

b) The designated airlines of each Party may select any intermediate and/or beyond points at its own choice and may change its selection in the next season on condition that no traffic rights are exercised between those points and the territory of the other Party.

c) The exercise of fifth freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to agreement between the aeronautical authorities of both Parties.

3 — Cooperative marketing arrangements

a) In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, the designated airlines of one Party

may enter into co-operative marketing arrangements such as code-sharing with:

an airline or airlines of either Party; and
an airline or airlines of a third country,

provided that all airlines in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements.

b) It is the common understanding of both Parties that the airlines of either Party, when code-sharing in the above arrangements, shall be allowed to hold out as marketing carrier any number of services and to serve any points in the territory of the other Party.

c) Where the airlines of the other Party enter into code-sharing arrangements, the frequencies used by the non-operating carrier will not be counted against that carrier's capacity entitlement.