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 1º
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 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 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 3º do presente Acordo;

e) A expressão "território" significa o acordado no Artigo 2º 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 96º 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 2º
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 número 1 deste Artigo, e sob reserva do disposto neste Acordo, do direito de aterrar no território da outra Parte, nos pontos especificados para o efeito no Anexo ao presente Acordo, com o propósito de proceder ao embarque e desembarque de passageiros, bagagem, carga e correio.

3. Nenhuma disposição do número 2 deste Artigo deverá ser interpretada como conferindo 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 3º
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 4º
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 2º 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 controlada 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 número 1 deste Artigo sejam essenciais para evitar novas infrações à legislação, o direito de recusar, revogar, suspender, limitar ou impor condições apenas deverá ser exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tais consultas deverão realizar-se no prazo de trinta (30) dias a contar da data da proposta para a sua realização, salvo acordo em contrário.

ARTIGO 5º
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 6º
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 número 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 números 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 7º
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 8º
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 9º
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 número 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 10º
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 11º
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 12º
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 13º
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 número 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 número 4, a questão será resolvida em conformidade com o Artigo 19º do presente Acordo.

6. Se as autoridades aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre a capacidade a oferecer ao abrigo do número 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 14º
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 trinta (30) dias de antecedência em relação à data prevista para a sua implementação. Qualquer alteração significativa a esses horários ou às condições da sua operação deverá ser igualmente notificada, às autoridades aeronáuticas, com pelo menos oito (8) 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 (5) 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 15º
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 outra Parte. Tais consultas deverão realizar-se no prazo de trinta (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 quinze (15) dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do Artigo 4º do presente Acordo.

3. Sem prejuízo das obrigações referidas no Artigo 33º 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 33º 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 número 3 acima mencionado, seja negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte pode inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no número 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 números 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 16º
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 Deteção, 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 número 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 de, bem como permanência, no território da República Portuguesa, exige-se que os operadores de aeronaves cumpram as disposições relativas à segurança da aviação em conformidade com o Direito da 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 17º
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 18º
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 19º, 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 19º
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 quarenta e cinco (45) dias, a contar da data de receção pela outra Parte do pedido escrito.

ARTIGO 20º
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 sessenta (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 24º.

ARTIGO 21º
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 sessenta (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 sessenta (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 número 2 deste Artigo.

6. Se, e em quanto, qualquer uma das Partes ou as empresas designadas de qualquer uma das Partes não cumprir a decisão tomada ao abrigo do número 2 deste Artigo, a outra Parte pode limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, em virtude 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 22º
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 doze (12) meses após a data de receção da notificação pela outra Parte.

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

ARTIGO 23º
REGISTO

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

ARTIGO 24º
ENTRADA EM VIGOR

1. O presente Acordo entrará em vigor trinta (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	**PELA REPÚBLICA DA GUINÉ EQUATORIAL**
Luís de Campos Ferreira Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Cooperação	*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 selecionar 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.