

## **ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A UCRÂNIA**

A REPÚBLICA PORTUGUESA e a UCRÂNIA, doravante designadas por “as Partes”,

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

Considerando que a República Portuguesa é um Estado-Membro da Comunidade Europeia;

Desejando organizar, de uma forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais e promover, o mais amplamente possível, a cooperação internacional neste domínio; 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 menos que de outro modo estipulado:

**a)** A expressão "a Convenção" significa a Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adoptado ao abrigo do Artigo 90º da referida Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus Artigos 90º e 94º, na medida em que esses Anexos e emendas tenham sido adoptados por ambas as Partes;

**b)** A expressão "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República Portuguesa, o Instituto Nacional de Aviação Civil, e no caso da Ucrânia o Ministério

dos Transportes e Comunicações ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções actualmente exercidas pelas referidas autoridades ou funções similares;

**c)** A expressão “empresa designada” significa qualquer empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do Artigo 3º do presente Acordo;

**d)** A expressão "território" tem o significado definido no Artigo 2º da Convenção;

**e)** As expressões "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa de transporte aéreo" e "escala para fins não comerciais" têm os significados que lhes são atribuídos no Artigo 96º da Convenção;

**f)** A expressão "tarifa" significa os preços do transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições em que se aplicam, assim como os preços e condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, com exclusão, todavia, das remunerações ou condições relativas ao transporte de correio;

**g)** A expressão “Acordo” significa o presente Acordo, respectivos Anexos e quaisquer emendas a esse mesmo Acordo;

**h)** A expressão “padrão” significa quaisquer especificações relativas a características físicas, configurações, material, desempenho, pessoal ou procedimento, e outros aspectos referidos no Artigo 37º da Convenção, cuja aplicação uniforme é reconhecida como necessária para a segurança aérea, regularidade ou eficiência da navegação aérea internacional em conformidade com as quais as Partes agirão de acordo com a Convenção; em caso de impossibilidade do cumprimento, a notificação ao Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional é obrigatória, conforme disposto no Artigo 38º da Convenção.

**i)** A expressão “controlo efectivo de regulação”,

**(i)** no caso da República Portuguesa, é atribuída mas não limitada a: a transportadora aérea detém uma Licença de Exploração válida, emitida pelas autoridades competentes, e cumpre os critérios estabelecidos pelas autoridades competentes para a operação de serviços aéreos internacionais, tais como a prova de aptidão

financeira, capacidade para cumprir, quando relevante, os requisitos de interesse público, obrigações para a garantia do serviço, etc., e o Estado-Membro da Comunidade Europeia que licencia a transportadora aérea detém e mantém os programas de supervisão da segurança aérea e da segurança da aviação civil em conformidade, pelo menos, com o padrões da Organização da Aviação Civil Internacional.

(ii) no caso da Ucrânia, significa o relacionamento constituído pelos direitos, contratos, que de forma separada ou conjunta e atendendo a considerações de facto ou de lei envolvidas, conferem a possibilidade de directa ou indirectamente exercerem uma influência decisiva numa transportadora aérea ou de outro modo conferem uma influência decisiva na condução do negócio de uma transportadora aérea.

j) A expressão “Licença de Exploração”,

(i) no caso da República Portuguesa significa a autorização concedida pelo Estado-Membro da Comunidade Europeia responsável por uma empresa, que permite à transportadora aérea transportar por via aérea passageiros, bagagem, correio e/ou carga, contra remuneração e/ou fretamento, conforme estipulado na Licença de Exploração;

(ii) e no caso da Ucrânia significa uma autorização concedida pelas autoridades aeronáuticas da Ucrânia que permite à transportadora aérea designada oferecer transporte por via aérea de passageiros, bagagem, correio e/ou carga, contra remuneração e/ou fretamento, conforme estipulado na licença.

(k) A expressão “Certificado de Operador Aéreo” significa um documento emitido a uma transportadora aérea pelas autoridades competentes que atesta que a transportadora aérea em questão tem capacidade profissional e organizacional capaz de assegurar a operação segura de aeronaves com vista às actividades da aviação especificadas no certificado.

l) A expressão “Serviços Acordados” significa serviços aéreos regulares internacionais nas rotas especificadas na secção apropriada do Anexo 1 ao presente

Acordo para o transporte de passageiros, carga e correio, separadamente ou em combinação;

**m)** A expressão “Rota Especificada” significa qualquer rota especificada na secção apropriada do Anexo 1 ao presente Acordo.

## **ARTIGO 2.º**

### **CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO**

1. Cada Parte concede às empresas designadas da outra Parte os seguintes direitos relativamente aos seus serviços aéreos internacionais:

- a)** O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar, e
- b)** O direito de fazer escalas, para fins não comerciais, no seu território.
- c)** O direito de fazer escalas no seu território nos pontos especificados para essa rota no Anexo 1 ao presente Acordo, com o fim de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e correio.

2. Nenhuma disposição do número 1 deste Artigo poderá ser entendida como conferindo às empresas designadas de uma Parte o direito de embarcar, no território da outra Parte, tráfego transportado contra remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no território dessa outra Parte.

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

## **ARTIGO 3.º**

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

1. Cada Parte terá o direito de designar duas empresas de transporte aéreo para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo 1 ao presente

Acordo e retirar ou alterar tais designações. As designações deverão ser transmitidas à outra Parte através dos canais diplomáticos.

**2.** Uma vez recebida esta notificação, bem como a apresentação dos programas da empresa designada, no formato estabelecido para as autorizações técnicas e operacionais, a outra Parte deverá conceder, sem demora, à empresa designada, a competente autorização de exploração, desde que:

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

**(i)** Esta se encontre estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos do Tratado que institui a Comunidade Europeia e disponha de uma Licença de Exploração válida em conformidade com o direito comunitário; e

**(ii)** O controlo efectivo de regulação da empresa seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da Comunidade Europeia responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica relevante esteja claramente identificada na designação; e

**(iii)** A empresa seja detida, directamente ou através de posse maioritária, e seja efectivamente controlada pelos Estados-Membros da Comunidade Europeia e/ou por nacionais de Estados-Membros e/ou por outros Estados enumerados no Anexo 2 ao presente acordo e/ou por nacionais desses Estados.

**b)** No caso de uma empresa designada pela Ucrânia:

**(i)** Esta se encontre estabelecida no território da Ucrânia e disponha de uma Licença de Exploração válida em conformidade com a respectiva legislação nacional em vigor;

**(ii)** O controlo efectivo de regulação da empresa designada seja exercido e mantido pela Ucrânia; e

**(iii)** A empresa seja detida, directamente ou através de posse maioritária, e seja efectivamente controlada pela Ucrânia e/ou por nacionais da Ucrânia.

**c)** A empresa designada se encontre habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação em vigor aplicável às operações dos serviços aéreos internacionais, pela Parte que aceita a designação.

**3.** Quando uma empresa for assim designada e autorizada poderá começar a operar os serviços acordados desde que essa empresa cumpra com as disposições aplicáveis do presente Acordo.

#### **ARTIGO 4.º**

#### **RETENÇÃO, REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO OU LIMITAÇÃO DE DIREITOS**

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

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

**(i)** A empresa não se encontre estabelecida no território da República Portuguesa nos termos do Tratado que institui a Comunidade Europeia ou não seja detentora de uma Licença de Exploração em conformidade com o direito comunitário; ou

**(ii)** O controlo efectivo de regulação da empresa designada não seja exercido ou mantido pelo Estado Membro da Comunidade Europeia responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo ou a autoridade aeronáutica relevante não esteja claramente identificada na designação; ou

**(iii)** A empresa designada não seja detida, directamente ou através de posse maioritária, ou não seja efectivamente controlada pelos Estados-Membros da Comunidade Europeia e/ou por nacionais de Estados-Membros e/ou por outros Estados enumerados no Anexo 2 ao presente Acordo e/ou por nacionais desses Estados;

**b)** No caso de uma empresa designada pela Ucrânia:

**(i)** A empresa não se encontre estabelecida no território da Ucrânia ou não seja detentora de uma Licença de Exploração válida em conformidade com a respectiva legislação nacional; ou

**(ii)** O controlo efectivo de regulação da empresa não seja exercido ou mantido pela Ucrânia; ou

**(iii)** A empresa não seja detida, directamente ou através de posse maioritária, ou não seja efectivamente controlada pela Ucrânia e/ou por nacionais da Ucrânia;

**c)** No caso da empresa designada não se encontrar habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação em vigor aplicável às operações dos serviços aéreos internacionais, pela Parte que considera a designação; ou

**d)** No caso da empresa deixar de cumprir a legislação em vigor na Parte que concedeu esses direitos; ou

**e)** No caso da empresa deixar de observar, na exploração dos serviços acordados, as condições estabelecidas no presente Acordo; ou

**f)** No caso da outra Parte deixar de tomar as acções apropriadas no sentido de fomentar a segurança aérea, conforme o nº 2 do Artigo 15º, e a segurança da aviação civil, conforme o nº 7 do Artigo 14º do presente Acordo.

**2.** Salvo se a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no número 1 deste Artigo forem necessárias para evitar novas infracções à legislação em vigor, tal direito apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tais consultas deverão efectuar-se no prazo de trinta (30) dias a contar da data da recepção do pedido pela outra Parte, salvo se acordado de outro modo pelas Partes.

## **ARTIGO 5.º**

### **APLICAÇÃO DE LEGISLAÇÃO EM VIGOR E PROCEDIMENTOS**

**1.** A legislação e procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de aeronaves utilizadas na navegação aérea internacional, ou relativos à exploração e navegação de tais aeronaves no seu território, aplicar-se-ão às aeronaves de ambas as Partes, tanto à chegada como à partida ou enquanto permanecerem no território dessa Parte.

**2.** A legislação e procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave, tais como a legislação relativa à entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controle sanitário, serão cumpridos por ou em nome desses passageiros, tripulações, ou dos titulares da bagagem, carga e correio à entrada, permanência ou saída do território dessa Parte.

**3.** Na aplicação da legislação e procedimentos previstos no presente Artigo, nenhuma das Partes poderá dar qualquer preferência à sua própria transportadora aérea relativamente às transportadoras aéreas designadas da outra Parte.

## **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 inspecção 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 efectuada nesse território.

Os documentos de transporte relevantes das transportadoras aéreas designadas de qualquer das Partes, incluindo bilhetes de avião, cartas de porte assim como materiais de publicidade introduzidos no território da outra Parte, serão isentos de direitos aduaneiros, emolumentos de inspecção e de outros direitos ou impostos, em conformidade com as leis e regulamentos em vigor aplicáveis por cada uma das Partes.

**2.** Serão igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e impostos, com excepção das taxas correspondentes ao serviço prestado:

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

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

**c)** O combustível, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento das aeronaves, à saída, utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas da outra Parte, mesmo quando estes



aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efectuada 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 o consentimento 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 harmonia com os regulamentos aduaneiros.

**5.** As isenções previstas neste artigo serão também aplicáveis aos casos em que as empresas designadas de qualquer das Partes tenham estabelecido acordos com outra empresa ou empresas para o empréstimo ou transferência, no território da outra Parte, dos produtos especificados nos números 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra empresa ou empresas beneficiem igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte.

**6.** Nenhuma disposição do presente Acordo impede a República Portuguesa de aplicar, numa base de não-discriminação, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma transportadora aérea designada da Ucrânia que opere entre um ponto situado no território da República Portuguesa e outro ponto situado no território da República Portuguesa ou no território de outro Estado-Membro da Comunidade Europeia.

## **ARTIGO 7.º**

### **TAXAS DE UTILIZAÇÃO**

**1.** Cada Parte pode impor ou permitir que sejam impostas taxas adequadas e razoáveis pela utilização de aeroportos, serviços de tráfego aéreo e instalações associadas que estejam sob o seu controle.

**2.** Tais taxas não deverão ser mais elevadas que as taxas devidas pelas aeronaves das empresas designadas de cada uma das Partes que explorem serviços aéreos internacionais similares.

**3.** Tais taxas deverão ser justas e razoáveis e deverão ser baseadas em são princípios económicos.

4. Cada Parte deverá promover a realização de consultas entre aeroportos e/ou prestadores de serviços de navegação aérea e as transportadoras aéreas designadas, que utilizem os serviços e instalações associadas, e, na medida do possível através das organizações representativas das transportadoras aéreas. Deverá ser dada informação razoável aos utilizadores sobre quaisquer propostas de alteração às taxas de utilização no sentido de lhes permitir expressar os seus pontos de vista antes de se verificarem as alterações.

#### **ARTIGO 8.º** **TRÁFEGO EM TRÂNSITO DIRECTO**

O tráfego em trânsito directo 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, excepto no que diz respeito a medidas de segurança destinadas a enfrentar a ameaça de interferência ilícita, tal como, violência, pirataria aérea e medidas ocasionais de combate ao tráfico de drogas ilícitas. A bagagem e a carga em trânsito directo deverão ficar isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos similares.

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

1. Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças emitidos, ou validados por uma das Partes e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos de exploração dos serviços acordados, desde que os requisitos a que obedeceu a sua emissão ou validação sejam equivalentes ou superiores aos padrões mínimos que poderão ser estabelecidos em conformidade com a Convenção.

2. As disposições do nº 1 do presente Artigo também se aplicam relativamente a uma transportadora aérea designada pela República Portuguesa cujo controlo efectivo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da Comunidade Europeia.

3. Cada Parte, reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer, no que respeita a voos sobre o seu próprio território, 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 poderão:

a) Estabelecer no território da outra Parte, representações destinadas à promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes, assim como, outras facilidades inerentes à 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, relativa à entrada, residência e emprego, pessoal executivo, comercial, técnico, operacional e outro pessoal especializado necessário à exploração do transporte aéreo, e

c) Proceder no território da outra Parte, à venda directa de transporte aéreo e, se as empresas assim o desejarem, 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 actividades de forma regular.

**ARTIGO 11.º**  
**ACTIVIDADES COMERCIAIS, CONVERSÃO E TRANSFERÊNCIA DE LUCROS**

1. As empresas designadas de cada Parte poderão proceder à venda de transporte aéreo no território da outra Parte, directamente ou através dos seus agentes, na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis de outros países, em conformidade com a legislação aplicável.

2. Cada Parte assegurará às empresas designadas da outra Parte a livre transferência, ao câmbio oficial, dos excedentes das receitas sobre as despesas realizadas com o transporte de passageiros, bagagens, carga e correio nos serviços acordados no território da outra Parte.

**ARTIGO 12.º**  
**CAPACIDADE**

1. Haverá justa e igual oportunidade na exploração, pelas empresas designadas de ambas as Partes, dos serviços acordados nas rotas especificadas.

**2.** Na exploração dos serviços acordados, as empresas designadas de cada Parte deverão ter em consideração os interesses das empresas designadas da outra Parte, por forma a não afectar indevidamente os serviços prestados por esta última na totalidade ou parte da mesma rota.

**3.** Os serviços acordados oferecidos pelas empresas designadas das Partes deverão manter uma estreita relação com a procura de transporte nas rotas especificadas e deverão ter como objectivo principal a oferta de capacidade adequada às necessidades reais e razoavelmente previsíveis, incluindo as variações sazonais, do transporte de tráfego de passageiros, bagagem, carga e correio, embarcado ou desembarcado no território da Parte que tenha designado as empresas.

**4.** A oferta de transporte de passageiros, bagagem, carga e correio, embarcado no território da outra Parte e desembarcado em pontos das rotas especificadas situados em países terceiros ou vice versa, será realizada 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 a empresa;

**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.

**5.** A frequência e a capacidade a oferecer ficará sujeita à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

**6.** No caso de as autoridades aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre a capacidade a oferecer, a questão será resolvida em conformidade com o Artigo 18º do presente Acordo.

**7.** Se as autoridades aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre a capacidade a oferecer ao abrigo do número 5, 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 13.º**  
**APROVAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE EXPLORAÇÃO**

Os horários dos serviços acordados e, de uma forma geral, as condições da sua operação deverão ser submetidos pelas empresas designadas à aprovação ou notificados, conforme o caso, tal como previsto no Artigo 12º deste Acordo, pelo menos trinta (30) dias antes da data prevista para a sua aplicação. Qualquer alteração significativa a esses horários ou às condições da sua operação será igualmente submetida, para aprovação, às autoridades aeronáuticas. O prazo acima indicado poderá, em casos especiais, ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

**ARTIGO 14.º**  
**SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL**

1. Em conformidade com os direitos e obrigações resultantes do direito internacional, as Partes reafirmam que o seu mútuo compromisso de protegerem a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações de acordo com o direito internacional, as Partes deverão, em particular, actuar em conformidade com o disposto na Convenção referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia, em 16 de Dezembro de 1970, na Convenção para a Repressão de Actos 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 Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional, assinada em Montreal, em 24 de Fevereiro de 1988; e na Convenção relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal, em 1 de Março de 1991, assim como quaisquer outros acordos internacionais relativos à segurança da aviação civil aos quais ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes prestarão, sempre que solicitada, toda a assistência necessária com vista a impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes ajudar-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e adoptando outras medidas apropriadas, com vista a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça de incidente.

4. Cada Parte tomará medidas, que possa julgar praticáveis, no sentido de assegurar que uma aeronave que tenha aterrado no seu território e que tenha ficado sujeita a um acto de captura ilícita ou outros actos contra a segurança dessa mesma aeronave, seja retida no solo até que a sua partida seja necessária para o dever prelevante de protecção da vida humana. Tais medidas, onde se considerarem praticáveis, serão tomadas com base em consultas mútuas.

5. Nas suas relações mútuas as Partes actuarão em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e que se denominam Anexos à Convenção, na medida em que sejam aplicáveis às Partes.

6. Cada Parte aceita que as empresas designadas fiquem obrigadas a observar as disposições sobre segurança da aviação, referidas no número 5, exigidas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte. Para a entrada, saída ou permanência no território da República Portuguesa, as empresas designadas ficam obrigadas a observar as disposições sobre segurança da aviação em conformidade com o Direito Comunitário. Para a entrada, saída ou permanência no território da Ucrânia, as empresas designadas ficam obrigadas a observar as disposições sobre segurança da aviação em conformidade com a sua legislação nacional em vigor. Cada Parte assegurará a aplicação efectiva, dentro do seu território, de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspeccionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte considerará também favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adopção de razoáveis medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça concreta.

7. Quando uma Parte tiver razões razoáveis para acreditar que a outra Parte se desviou do cumprimento das disposições do presente Artigo, a primeira Parte pode solicitar consultas. Tais consultas, deverão ter início no período de quinze (15) dias a contar da data de recepção do pedido pela outra Parte. Se, no prazo de quinze (15) dias a partir do início da realização das consultas, não se chegar a

acordo satisfatório, tal constituirá fundamento para reter, revogar, suspender ou impor condições nas autorizações da empresa ou empresas designadas pela outra Parte. A primeira Parte pode, a qualquer momento, tomar acções provisórias nos casos justificados por uma emergência ou para prevenir outras inconformidades.

## **ARTIGO 15.º** **SEGURANÇA AÉREA**

1. Cada Parte pode, em qualquer altura, solicitar consultas à outra Parte sobre os padrões de segurança em quaisquer áreas relacionadas com as instalações aeronáuticas, a tripulação, a aeronave ou com as condições da sua operação, adoptados pela outra Parte. Tais consultas realizar-se-ão no prazo de trinta (30) dias após o referido pedido.

2. Se, na sequência de tais consultas, uma Parte considerar que a outra Parte não mantém nem aplica efectivamente padrões de segurança, pelo menos, iguais aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção, em qualquer destas áreas, a primeira Parte notificará a outra Parte dessas conclusões e das acções consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas correctivas. 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. Conforme previsto no Artigo 16º da Convenção, as Partes acordaram que qualquer aeronave das empresas designadas de uma Parte que opere serviços aéreos de ou para o território da outra Parte pode, enquanto permanecer no território da outra Parte, ser objecto de um exame realizado por representantes das autoridades aeronáuticas autorizados da outra Parte, desde que tal não implique atrasos desnecessários na operação da aeronave. Durante o exame, reconhecendo a validade dos documentos da aeronave, as licenças da respectiva tripulação conforme o Artigo 33º da Convenção, os referidos documentos e licenças, a condição de uma aeronave e do seu equipamento poderão ficar sujeitos à verificação da sua conformidade com os padrões de segurança aérea estabelecidos naquele momento, nos termos da Convenção.

4. Se, na sequência de uma inspecção de placa ou de uma série de inspecções de placa surgirem:

**a)** Sérias suspeitas de que uma aeronave não cumpre ou de que as condições de operação de uma aeronave não cumprem os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção; ou

**b)** Sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efectiva dos padrões de segurança estabelecidos naquele momento pela Convenção,

a Parte que efectuou a inspecção é livre de concluir, para os efeitos do Artigo 33º da Convenção, que os requisitos ao abrigo dos quais os certificados ou as licenças foram emitidos ou validados para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos da operação da aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

**5.** Nos casos em que, para efeitos de uma inspecção de placa a uma aeronave, operada por uma empresa designada por uma Parte, nos termos do número 3 do presente Artigo, o acesso for negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte é livre de inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no número 4 do presente Artigo.

**6.** Cada Parte, reserva-se o direito de suspender ou alterar, imediatamente, a autorização de exploração da empresa designada pela outra Parte caso a primeira Parte conclua, quer na sequência de uma inspecção de placa, de uma série de inspecções de placa, de recusa no acesso para efectuar uma inspecção de placa, e ainda na sequência de consultas de qualquer outra forma, que uma acção imediata é essencial à segurança da operação da empresa.

**7.** Qualquer acção tomada por uma Parte em relação à transportadora aérea designada da outra Parte, de acordo com os números 2 ou 6 do presente Artigo, será interrompida assim que o fundamento para essa acção deixe de existir.

**8.** Nos termos do número 2 do presente Artigo, se ficar determinado que, passado o período acordado, uma Parte continua não cumprir com os padrões da Organização da Aviação Civil Internacional, o Secretário-Geral da Organização da Aviação Civil Internacional e a Agência Europeia de Segurança Aérea deverão ser informados sobre o assunto. Esta última deverá ser ainda informada sobre a subsequente resolução satisfatória da situação.

**9.** Se a República Portuguesa tiver designado uma empresa de transporte aéreo cujo controlo efectivo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado Membro da Comunidade Europeia, então esse outro Estado Membro da



Comunidade Europeia será individualmente responsável pela adopção, exercício e manutenção dos requisitos de segurança e os direitos da Ucrânia ao abrigo do presente Artigo serão igualmente aplicáveis no que respeita à adopção, exercício e manutenção dos requisitos de segurança por esse outro Estado Membro da Comunidade Europeia e no que respeita à autorização de exploração da referida empresa de transporte aéreo.

## **ARTIGO 16.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 17.º** **TARIFAS**

1. As tarifas a aplicar sobre qualquer serviço acordado serão estabelecidas pelas empresas designadas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os factores relevantes, incluindo o custo de exploração, um lucro razoável e as características do serviço. As autoridades aeronáuticas das Partes deverão considerar inaceitáveis tarifas que sejam discriminatórias, indevidamente excessivas ou restritivas em virtude do abuso de posição dominante, ou artificialmente baixas devido a subsídio ou auxílio directo ou indirecto, ou que sejam predatórias.

2. As autoridades aeronáuticas de cada Parte poderão solicitar a notificação e submissão de tarifas relativas ao transporte de passageiros em serviços aéreos operados conforme o presente Acordo, por uma empresa designada, entre pontos na República Portuguesa e pontos na Ucrânia.

3. A intervenção das autoridades aeronáuticas das Partes ficará limitada a:

- a) Prevenção de tarifas ou práticas injustamente baixas ou discriminatórias; ou
- b) Protecção dos consumidores face a tarifas injustamente excessivas ou restritivas devido tanto ao abuso de posição dominante como a práticas concertadas entre as transportadoras aéreas; ou

c) Protecção das transportadoras aéreas face a tarifas artificialmente baixas devido a auxílio ou subsídio governamental directo ou indirecto.

4. Se as autoridades aeronáuticas das Partes julgarem que qualquer das tarifas é inconsistente com as considerações do número 3 do presente Artigo, deverão transmitir uma notificação adequada à transportadora aérea em questão. A autoridade aeronáutica que transmite a notificação poderá solicitar consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte, e assim sendo deverá notificar a outra Parte das razões da sua desaprovação. Tais consultas deverão ocorrer o mais tardar ao fim de catorze (14) dias após a recepção do pedido. Se não se chegar a acordo, prevalecerá a decisão das autoridades aeronáuticas da Parte onde a viagem teve origem. As autoridades aeronáuticas desta Parte poderão utilizar os direitos especificados no Artigo 4º do presente Acordo.

5. Não obstante o disposto no presente Artigo, as tarifas a cobrar pelas transportadoras aéreas designadas de ambas as Partes pelo transporte efectuado integralmente dentro da Comunidade Europeia serão sujeitas ao direito Comunitário.

#### **ARTIGO 18.º** **CONSULTAS**

1. A fim de assegurar uma estreita cooperação em todas as questões relativas à interpretação e aplicação do presente Acordo, as autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes consultar-se-ão a pedido de qualquer das Partes.

2. Tais consultas deverão ter início no prazo de quarenta e cinco (45) dias a contar da data de recepção do pedido apresentado, por escrito, por uma Parte.

#### **ARTIGO 19.º** **REVISÃO**

1. Se qualquer das Partes considerar conveniente emendar qualquer disposição do presente Acordo, poderá, a todo o momento, solicitar consultas à outra Parte. Tais consultas, deverão ter início no período de sessenta (60) dias a contar da data em que a outra Parte recebeu o pedido, por escrito.

2. Qualquer emenda ao presente Artigo será feita através de um instrumento legal que entrará em vigor nos termos previstos no artigo 21º do presente Acordo.

**ARTIGO 20.º**  
**RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS**

1. Os diferendos relativos à interpretação ou aplicação das disposições do presente Acordo, deverão ser solucionados através de negociações entre as Partes.

2. Se as Partes não chegarem a uma solução pela via da negociação, poderão acordar em submeter o diferendo à decisão de uma entidade, ou, a pedido de qualquer uma das Parte, tal diferendo poderá ser submetido à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros, sendo nomeado um por cada Parte e o terceiro designado pelos dois assim nomeados.

3. Cada uma das Partes deverá nomear um árbitro dentro do prazo de sessenta (60) dias a contar da data da recepção, por qualquer das Partes, de uma notificação da outra Parte, feita por via diplomática, solicitando a arbitragem, e o terceiro árbitro será designado dentro de um novo período de sessenta (60) dias.

4. Se qualquer das Partes não nomear um árbitro dentro do período especificado ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá, a pedido de qualquer das Partes, designar um árbitro ou árbitros conforme for necessário. Nessa circunstância, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um Estado terceiro e assumirá as funções de presidente do tribunal arbitral.

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

6. Se, e na medida em que, qualquer uma das Partes ou as empresas designadas de qualquer uma das Partes não acatar a decisão proferida nos termos do número 2 deste artigo, a outra Parte poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, por força do presente Acordo, tenha concedido à Parte em falta.

7. Cada uma das Partes pagará as despesas do árbitro por si nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em partes iguais pelas Partes.

**ARTIGO 21.º**  
**ENTRADA EM VIGOR**

O presente Acordo entrará em vigor no trigésimo dia a contar da data da recepção da última notificação pelas Partes, por via diplomática, de que foram cumpridos os respectivos requisitos de direito interno necessários para o efeito.

**ARTIGO 22.º**  
**VIGÊNCIA E DENÚNCIA**

1. Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado;
2. Cada uma das Partes poderá, a qualquer momento, denunciar o presente Acordo;
3. A denúncia deverá ser notificada à outra Parte e comunicada, simultaneamente, à Organização da Aviação Civil Internacional, produzindo efeitos doze (12) meses após a data de recepção da notificação pela outra Parte.
4. Caso uma Parte não acuse a recepção da notificação à outra Parte, esta será tida como recebida catorze (14) dias após a sua recepção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

**ARTIGO 23.º**  
**REGISTO**

O presente Acordo e qualquer revisão ao mesmo serão registados junto do Secretário-Geral das Nações Unidas e da Organização da Aviação Civil Internacional pela Parte em cujo território ocorre a assinatura.

EM FÉ DO QUE os signatários, devidamente autorizados para o efeito, assinaram o presente Acordo.

Feito em Lisboa, no dia 24 de Junho de dois mil e oito, em duplicado, nas línguas portuguesa, ucraniana e inglesa, todos os textos sendo igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá a versão inglesa.

**PELA REPÚBLICA PORTUGUESA**

Luís Amado  
*Ministro de Estado e dos Negócios  
Estrangeiros*

**PELA UCRÂNIA**

Volodymyr Ogryzko  
*Ministro dos Negócios Estrangeiros*

**ANEXO 1**  
**AO ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA**  
**PORTUGUESA E A UCRÂNIA**

**Secção 1**

Rotas a operar em ambas as direcções pelas empresas designadas da República Portuguesa:

Pontos em Portugal - pontos intermédios – Kiev – pontos além

**Secção 2**

Rotas a operar em ambas as direcções pelas empresas designadas da Ucrânia:

Pontos na Ucrânia – pontos intermédios – Lisboa – pontos além

**Notas**

1. As empresas designadas de cada Parte podem, em alguns ou em todos os voos, omitir escalas em quaisquer pontos intermédios e/ou pontos além acima mencionados, desde que os serviços acordados nessa rota comecem ou terminem no território da Parte que designou a empresa.
2. As empresas designadas de cada Parte podem seleccionar quaisquer pontos intermédios e/ou pontos além à sua própria escolha e tais pontos podem ser alterados na estação seguinte na condição de que não sejam exercidos direitos de tráfego entre aqueles pontos e o território da outra Parte, sujeito a acordo preliminar entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.
3. O exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade nos pontos intermédios especificados e/ou pontos além ficará sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

**ANEXO 2**  
**AO ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA**  
**PORTUGUESA E A UCRÂNIA**

**Lista dos outros Estados referidos no Artigo 3º e Artigo 4º do presente Acordo:**

- (a) República da Islândia (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);
- (b) Principado do Liechtenstein (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);
- (c) Reino da Noruega (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);
- (d) Confederação Suíça (ao abrigo do Acordo de Transporte Aéreo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça).