

Acordo sobre Serviços Aéreos
entre
a República Portuguesa
e
a República do Quénia

Preâmbulo

A República Portuguesa e a República do Quénia, doravante as "Partes",
Sendo Partes na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à
assinatura em Chicago, a 7 de dezembro de 1944;

Desejando concluir um Acordo sobre serviços aéreos, em conformidade e
complementar à referida Convenção, com a finalidade de estabelecer serviços
aéreos internacionais regulares entre os seus respetivos territórios;

Desejando fomentar as oportunidades de desenvolvimento dos serviços aéreos
internacionais;

Reconhecendo que serviços aéreos internacionais eficientes e competitivos
promovem o comércio, o bem-estar dos consumidores e o crescimento
económico;

Desejando possibilitar que as empresas de transporte aéreo ofereçam aos
utentes do transporte aéreo uma variedade de opções de serviços e desejando
encorajar empresas de transporte aéreo a individualmente desenvolver e
implementar preços inovadores e competitivos; e

Desejando assegurar o mais elevado grau de segurança aérea e de segurança
da aviação civil nos serviços aéreos internacionais e reafirmando a sua
preocupação com atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que
ponham em causa a segurança das pessoas ou bens, afetem negativamente a
operação de serviços aéreos e, conseqüentemente, abalem a segurança aérea,

Acordam o seguinte:

Artigo 1º
Definições

Para efeitos do presente Acordo, salvo se estabelecido de outra forma, o termo:

- a) "transporte aéreo" significa transporte público efetuado por aeronaves de passageiros, bagagem, carga e correio, separada ou em combinação, mediante remuneração ou em regime de fretamento;
- b) "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República do Quênia, o Gabinete Governamental responsável pela aviação; no caso da República Portuguesa, a Autoridade Nacional da Aviação Civil; ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas referidas autoridades;
- c) "Acordo" significa o presente Acordo, o seu Anexo, e quaisquer emendas aos mesmos;
- d) "capacidade" é a quantidade de serviços oferecidos, ao abrigo do presente Acordo, normalmente avaliado em número de voos (frequências) ou número de lugares ou número de toneladas de carga oferecidos num mercado (par de cidades, ou de país a país) ou numa rota, durante um determinado período de tempo, seja diário, semanal, sazonal ou anual;
- e) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional aberta à assinatura em Chicago, aos sete 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 artigos 90º e 94º, na medida em que esses Anexos e emendas vinculem ambas as Partes;
- f) "empresa de transporte aéreo designada" significa uma empresa de transporte aéreo designada e autorizada em conformidade com o artigo 3º do presente Acordo;

- g) "OACI" significa a Organização da Aviação Civil Internacional;
- h) "tarifa" significa qualquer preço, taxa ou custo a pagar pelo transporte de passageiros, bagagem e/ou carga (excluindo correio) cobrados pelas empresas de transporte aéreo, incluindo os seus serviços de agência e as condições que regem a aplicação desse preço, taxa ou custo;
- i) "território" em relação a um Estado tem o significado que lhe é atribuído no artigo 2º da Convenção;
- j) "taxas de utilização" significa as taxas aplicadas, às empresas de transporte aéreo, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizadas, para a provisão da propriedade ou instalações aeroportuárias, ou de instalações de navegação aérea, ou instalações ou serviços de segurança da aviação civil, incluindo os serviços e instalações conexas para as aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga;
- k) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa de transporte aéreo" e "escalas para fins não comerciais" têm o significado que lhes é atribuído no artigo 96º da Convenção; e
- l) "Tratados UE" significa o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 2º

Concessão de direitos de tráfego

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos consignados no presente Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas.
2. Ao abrigo das disposições do presente Acordo, a(s) empresa(s) de transporte aéreo designadas de cada Parte, usufruem dos seguintes direitos:
 - a) O direito de sobrevoar, sem aterrar, o território da outra Parte;

b) O direito de fazer escalas para fins não comerciais, no território da outra Parte; e

c) O direito de fazer escalas nos ponto(s) da(s) rota(s) especificadas no Quadro de Rotas do presente Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga e correio, separada ou em combinação, mediante remuneração ou em regime de fretamento.

3. As empresas de transporte aéreo de cada Parte, outras que não as designadas ao abrigo do artigo 3º do presente Acordo, usufruem, também, dos direitos previstos nas alíneas a) e b) do número 2 do presente artigo.

4. Nada do disposto no número 2 será entendido como conferindo à(s) empresa(s) designada(s) de uma Parte o privilégio de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e correio, transportado mediante remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no território da outra Parte.

Artigo 3º

Designação e autorização

1. Cada Parte tem o direito de designar, por escrito, por via diplomática, à outra Parte, uma ou mais empresa(s) de transporte aéreo com o propósito de explorar os serviços aéreos acordados nas rotas especificadas e de retirar ou alterar tais designações, em conformidade com o presente Acordo.

2. Aquando da receção de tal designação e da solicitação da empresa de transporte aéreo designada, no formato estabelecido para a autorização operacional, cada Parte concederá a apropriada autorização de exploração, no prazo procedimental mínimo, desde que:

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

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

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República do Quénia:

- i) A propriedade substancial e controlo efetivo seja detido pela República do Quénia, seus nacionais, ou ambos;
- ii) A empresa de transporte aéreo designada satisfaça outras condições prescritas na legislação e procedimentos normalmente aplicáveis, em conformidade com as disposições da Convenção, para a exploração de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebe a designação.

3. Aquando da receção da autorização de exploração, prevista no número 2, uma empresa de transporte aéreo designada pode, a qualquer momento, começar a operar os serviços acordados para os quais foi designada, desde que cumpra com as disposições aplicáveis do presente Acordo.

Artigo 4º

Recusa, revogação e limitação da autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte têm o direito de recusar, à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, as autorizações

referidas no artigo 3º do presente Acordo, e revogar, suspender ou impor condições a essas autorizações, temporária ou permanentemente, quando:

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

i) Esta não se encontre estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE ou não seja titular de uma Licença de Exploração válida em conformidade com o direito da União Europeia; ou

ii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo designada não seja exercido ou mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação; ou

iii) A empresa de transporte aéreo não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária ou não seja efetivamente controlada por Estados-Membros da UE ou da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados;

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República do Quénia, a sua propriedade substancial e o controlo efetivo não seja detido pela República do Quénia, seus nacionais, ou ambos.

c) No caso de a Parte que designa a empresa de transporte aéreo não cumprir as disposições do artigo 8º (Segurança Aérea) e do artigo 9º (Segurança da Aviação Civil); e

d) No caso da empresa de transporte aéreo designada não se encontrar habilitada a satisfazer as condições estabelecidas na legislação e procedimentos normalmente aplicáveis à exploração de serviços aéreos internacionais, pela Parte que recebe a designação.

2. A menos que uma ação imediata seja essencial para evitar infrações às leis e regulamentos acima referidos ou a menos que a manutenção da segurança

aérea e da segurança da aviação civil requeiram uma ação em conformidade com as disposições dos artigos 8º e 9º, os direitos mencionados no número 1 do presente artigo serão apenas exercidos após a realização de consultas entre as autoridades aeronáuticas, em conformidade com o artigo 18º (Consultas) do presente Acordo.

Artigo 5º

Aplicação de legislação e procedimentos

1. A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada e saída do seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou relativos à operação e navegação de tais aeronaves no seu território, aplicar-se-ão às aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte.
2. A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência e saída do seu território de passageiros, tripulação e carga, incluindo correio, tais como os relativos à imigração, alfândegas, moeda e saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulação, carga e correio transportado em aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte, enquanto permanecerem no referido território.
3. Na aplicação da legislação relativa a imigração, alfândegas, quarentena e similares, nenhuma das Partes concederá preferência à sua própria empresa de transporte aéreo, em detrimento da empresa designada da outra Parte, na exploração de serviços aéreos internacionais semelhantes.

Artigo 6º

Trânsito direto

Passageiros, bagagem e carga em trânsito direto através do território de qualquer das Partes e que não abandonem a área do aeroporto reservada a

esse fim serão sujeitos apenas a um controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança destinadas a fazer face a uma ameaça de interferência ilícita, tal como violência, pirataria aérea e medidas ocasionais de combate ao tráfico ilícito de droga, prevenção de entrada ilegal ou em circunstâncias especiais. A bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos similares.

Artigo 7º

Reconhecimento de certificados

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças emitidas ou validadas em conformidade com as regras e os procedimentos de uma Parte, incluindo no caso da República Portuguesa, a legislação e procedimentos da União Europeia, e dentro do seu prazo de validade, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos de operação dos serviços acordados sempre que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação sejam equivalentes ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos em conformidade com a Convenção.
2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados, mencionados no número 1 do presente artigo, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte a qualquer pessoa ou empresa de transporte aéreo designada ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença em relação aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção, e cuja diferença tenha sido comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional, a outra Parte poderá solicitar consultas entre autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.
3. O número 1 também se aplica com respeito a uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa, cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da União Europeia.

4. Cada Parte, contudo, no que respeita a voos sobre ou que aterrem no seu próprio território, reserva-se o direito de não reconhecer os certificados de competência e as licenças concedidas aos seus nacionais pela outra Parte.

Artigo 8º

Segurança aérea

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

2. Se, em consequência dessas consultas, uma Parte concluir que a outra Parte não mantém nem aplica efetivamente padrões de segurança aérea em qualquer destas áreas, pelo menos iguais aos padrões mínimos estabelecidos, à data, pela Convenção, a primeira Parte notificará a outra Parte dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, e a outra Parte tomará 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 de transporte aéreo 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, à data, pela Convenção, ou sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança estabelecidos, à data, pela Convenção, a Parte que efetuou a inspeção é livre de concluir, para os efeitos do artigo 33º da Convenção, que os requisitos de acordo com os quais os certificados ou as licenças foram emitidos ou validados para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos de acordo com os quais é operada a aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

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

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

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

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

Artigo 9º

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, em especial, agirão em conformidade com o disposto:

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

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

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

d) Na Convenção Relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos para fins de de Detecção, feita em Montreal, a 1 de março de 1991,

bem como qualquer outra convenção e protocolo relativo à segurança da

aviação civil, do qual ambas as Partes sejam parte.

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

3. As Partes, nas suas relações mútuas, agirão em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI denominadas Anexos à Convenção; estas exigirão que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território ou os operadores de aeronaves que nele tenham o seu estabelecimento principal ou a sua residência permanente no seu território, ou no caso da República Portuguesa os operadores de aeronaves que se tenham estabelecido no seu território nos termos dos Tratados da UE e sejam detentores de licenças de exploração válidas em conformidade com o direito da UE, e que os operadores de aeroportos situados no seu território, ajam em conformidade com as referidas disposições relativas à segurança da aviação. Cada Parte informará a outra sobre as diferenças de legislação e práticas nacionais relativamente aos padrões de segurança da aviação civil constante dos Anexos. Qualquer uma das Partes pode requerer consultas imediatas com a outra Parte, a qualquer momento para discutir essas diferenças.

4. Cada Parte concorda que se exija a esses operadores de aeronaves que cumpram as disposições relativas à segurança da aviação, referidas no número 3 do presente artigo, impostas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará, no seu território, a aplicação efetiva de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e aprovisionamentos, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também considerará 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 ajudar-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, tendentes a pôr termo, de forma rápida e segura, a esse incidente ou ameaça de incidente.

Artigo 10º

Taxas de utilização

1. As taxas de utilização que possam ser impostas, pelas autoridades ou organismos competentes de cada Parte, às empresas de transporte aéreo da outra Parte serão justas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e equitativamente repartidas entre as categorias de utilizadores. Em qualquer caso, tais taxas de utilização serão aplicadas sobre as empresas de transporte aéreo da outra Parte, em condições não menos favoráveis do que as mais favoráveis oferecidas a qualquer outra empresa de transporte aéreo no momento em que as taxas são aplicadas.

2. As taxas de utilização impostas às empresas de transporte aéreo da outra Parte podem refletir, mas não exceder, o custo total suportado pelas autoridades ou organismos de cobrança competentes na provisão do aeroporto adequado, ambiente aeroportuário, navegação aérea e instalações e serviços de segurança da aviação civil no aeroporto ou dentro do sistema aeroportuário. Tais custos totais podem incluir um razoável retorno sobre os ativos, após depreciação. Instalações e serviços para os quais são cobradas taxas serão prestados numa base de economia e eficiência.

3. Cada Parte encorajará consultas entre as autoridades ou organismos de cobrança competentes no seu território e as empresas de transporte aéreo que

usam os serviços e instalações, e encorajarão as autoridades ou organismos competentes e as empresas de transporte aéreo a trocar tal informação na conformidade com o artigo 19º (Resolução de Diferendos), como estando a infringir, uma disposição do presente artigo, a menos que:

usam os serviços e instalações, e encorajarão as autoridades ou organismos competentes e as empresas de transporte aéreo a trocar tal informação na conformidade com os princípios enunciados nos números 1 e 2. Cada Parte encorajará as autoridades de cobrança competentes a informar os utilizadores, com razoável antecedência, sobre qualquer proposta de alteração das taxas de utilização, de modo a que estes possam emitir a sua opinião antes que as alterações sejam efetuadas.

4. Nenhuma das Partes será considerada nos procedimentos de resolução de diferendos, em conformidade com o artigo 19º (Resolução de Diferendos), como estando a infringir, uma disposição do presente artigo, a menos que:

a) Não proceda, num prazo razoável, a uma revisão da taxa ou da prática que é objeto de reclamação pela outra Parte; ou

b) Na sequência de tal revisão, não tomar todas as medidas que tenha ao seu alcance para corrigir qualquer taxa ou prática que seja inconsistente com o presente artigo.

5. Aeroportos, corredores aéreos, controlo de tráfego aéreo e serviços de navegação aérea, segurança da aviação civil e outras instalações e serviços conexos prestados no território de uma Parte estarão disponíveis para utilização das empresas de transporte aéreo da outra Parte em condições não menos favoráveis do que as mais favoráveis oferecidas a qualquer empresa de transporte aéreo a operar serviços aéreos internacionais semelhantes no momento em que as taxas são aplicadas.

Artigo 11º

Isenção de direitos aduaneiros e outros encargos

1. As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa de transporte aéreo designada de qualquer das Partes, bem como o seu

equipamento normal, peças sobressalentes, reservas de combustíveis e lubrificantes, outros consumíveis técnicos e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco), que se encontrem a bordo de tais aeronaves, serão isentos de direitos aduaneiros, emolumentos de inspeção e outros direitos ou encargos semelhantes, à chegada ao território da outra Parte, desde que esse equipamento, reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até ao momento de serem reexportados ou utilizados na parte da viagem efetuada sobre esse território.

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

a) As provisões de bordo embarcadas no território de uma Parte, dentro dos limites fixados pelas autoridades competentes dessa Parte, e para utilização nos voos à partida de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo 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 de transporte aéreo designadas da outra Parte;

c) O combustível, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento à partida das aeronaves, utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo 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 do presente artigo sejam mantidos sob vigilância ou controlo aduaneiro.

4. O equipamento normal de bordo, bem como os materiais e provisões existentes a bordo das aeronaves das empresas de transporte aéreo

designadas de qualquer das Partes, apenas pode ser descarregado no território da outra Parte com a autorização das autoridades aduaneiras dessa Parte. Nesses casos, podem ser colocados sob vigilância das referidas autoridades aduaneiras até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de acordo com a legislação aduaneira.

5. As isenções previstas no presente artigo serão, também, possíveis nos casos em que as empresas de transporte aéreo designadas de qualquer das Partes tenham estabelecido acordos com outra empresa ou empresas de transporte aéreo para o empréstimo ou a transferência, no território da outra Parte, dos produtos especificados nos números 1 e 2 do presente artigo, desde que essa outra ou essas outras empresas de transporte aéreo beneficiem igualmente das mesmas isenções da outra Parte.

6. Nada no presente Acordo impedirá a República Portuguesa de aplicar, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa de transporte aéreo designada pela República do Quénia e que opere entre um ponto no território da República Portuguesa e outro ponto no território da República Portuguesa ou no território de outro Estado-Membro da União Europeia.

Artigo 12º

Princípios que regem a exploração dos serviços acordados

1. A(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) das duas Partes beneficiarão de uma oportunidade justa e equitativa para explorarem os serviços acordados nas rotas especificadas entre os seus respetivos territórios.
2. Os serviços acordados oferecidos pelas empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes atenderão às necessidades de transporte do

público nas rotas especificadas e terão como objetivo principal a oferta de capacidade adequada às necessidades reais e razoavelmente previsíveis de tráfego, incluindo as variações sazonais, para o transporte de tráfego embarcado ou desembarcado no território da Parte que tenha designado as empresas de transporte aéreo.

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

4. A exploração do transporte de passageiros e carga, incluindo correio, ambos embarcados e desembarcados em pontos das rotas especificadas nos territórios de Estados que não o que designou a empresa de transporte aéreo, será acordada entre as duas Partes, tendo em conta que a capacidade se adequará:

- a) Às exigências do tráfego de e para o território da Parte que designou a empresa de transporte aéreo;
- b) Às exigências do tráfego da área que o serviço acordado atravessa, tendo em consideração os outros serviços de transporte aéreo estabelecidos pelas empresas de transporte aéreo dos Estados compreendidos nessa área;
- c) Aos requisitos da operação de serviços aéreos.

Artigo 13º

Estabelecimento de tarifas

1. Cada Parte permitirá que as tarifas de serviços aéreos sejam estabelecidas por cada empresa de transporte aéreo designada com base em considerações comerciais de mercado, incluindo o custo de exploração, as características do serviço, interesses dos utilizadores, um lucro razoável e outras considerações de mercado.

2. Cada Parte poderá exigir a notificação ou a submissão, às suas autoridades aeronáuticas, das tarifas a aplicar, para e do seu território, pelas empresas de

transporte aéreo da outra Parte. Tal notificação ou submissão pelas empresas de transporte aéreo de ambas as Partes, podem ser exigidas, o mais tardar até ao início da oferta inicial de um preço.

3. Sem prejuízo das leis aplicáveis, em cada Parte, sobre matéria de concorrência e de defesa do consumidor, nenhuma Parte tomará uma ação unilateral para prevenir a entrada em vigor ou a continuação de uma tarifa proposta para aplicação ou aplicada por uma empresa de transporte aéreo da outra Parte para operar serviços aéreos internacionais, previstos no presente Acordo. A intervenção pelas Partes, como descrita no número 4 do presente artigo, ficará limitada à:

- a) Prevenção de preços e práticas injustificadamente discriminatórios;
- b) Proteção de consumidores face a preços excessivamente altos ou restritivos devido ao abuso de posição dominante ou devido a práticas concertadas entre as empresas de transporte aéreo;
- c) Proteção das empresas de transporte aéreo face a preços artificialmente baixos devido a subsídios ou ajudas governamentais diretos ou indiretos;
- d) Proteção das empresas de transporte aéreo face a preços artificialmente baixos, sempre que existam evidências quanto à intenção de eliminar a concorrência.

4. Sem prejuízo do previsto no número 3 do presente artigo, as autoridades aeronáuticas de cada Parte podem desaprovar expressamente as tarifas submetidas pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte, sempre que essas autoridades aeronáuticas considerem que a tarifa que as empresas de transporte aéreo se propõem cobrar se enquadra nas categorias previstas nas alíneas a), b), c) ou d) do número 3. Nesses casos, a autoridade aeronáutica em causa:

- a) Notifica às autoridades aeronáuticas da outra Parte e às empresas de transporte aéreo envolvidas, a sua insatisfação, com a maior brevidade

possível e, em caso algum, num prazo superior a trinta (30) dias após a data da notificação ou submissão da tarifa em questão; e

b) Pode requerer consultas, em conformidade com os procedimentos estabelecidos ao abrigo do número 5 do presente artigo. A menos que ambas as autoridades aeronáuticas acordem, por escrito, desaprovam a tarifa em causa, esta será considerada como tendo sido aprovada.

5. As autoridades aeronáuticas de uma Parte podem requerer consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte sobre qualquer tarifa cobrada por uma empresa de transporte aéreo da outra Parte que opere serviços aéreos internacionais de ou para o território da primeira Parte, incluindo as tarifas para as quais tenha sido apresentada uma notificação de insatisfação. Essas consultas terão lugar num prazo não superior a quinze (15) dias após a receção do pedido. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes cooperarão no sentido de obter as informações necessárias para a resolução fundamentada da questão. Se for alcançado um acordo em relação à tarifa que havia motivado a notificação de insatisfação, as autoridades aeronáuticas de cada Parte envidarão os seus melhores esforços para pôr em prática esse acordo. Se tal acordo mútuo não for alcançado, a tarifa entrará em vigor ou continuará em vigor.

6. Não obstante o disposto nos números anteriores, as tarifas a cobrar pelas empresas de transporte aéreo designadas da República do Quênia, para o transporte inteiramente dentro da União Europeia, ficam sujeitas ao direito da União Europeia.

Artigo 14º

Conversão de moeda e transferência de receitas

1. Cada Parte permitirá que a(s) empresa(s) de transporte aéreo da outra Parte convertam e transfiram para Estados à sua escolha, a pedido, todas as receitas

locais, resultantes da venda de serviços de transporte aéreo e atividades conexas diretamente relacionadas com o transporte aéreo, os excedentes das receitas realizadas localmente, através da conversão e transferência prontamente aceites sem restrições, discriminação ou tributação, à taxa de câmbio aplicável à data do pedido de conversão e transferência, e em conformidade com a legislação nacional aplicável no território da Parte onde a transferência é efetuada.

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

Artigo 15º

Venda e comercialização de produtos de serviços aéreos

1. Cada Parte concederá às empresas de transporte aéreo da outra Parte o direito de vender e comercializar serviços aéreos internacionais e produtos conexos no seu território, diretamente ou por intermédio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa de transporte aéreo, incluindo o direito de estabelecer escritórios, tanto *online* como *off-line*.

2. Cada empresa de transporte aéreo terá o direito de vender serviços de transporte aéreo na moeda desse território ou, se assim o entender, em moeda livremente convertível de outros países, e qualquer pessoa será livre de adquirir esse transporte em moeda aceite por essa empresa de transporte aéreo.

3. No exercício de atividades comerciais, todos os princípios mencionados no número anterior, serão aplicados às empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes.

Artigo 16º

Provisão de estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte fornecerão ou farão com que a sua empresa ou empresas de transporte aéreo designadas forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte, mediante pedido, estatísticas periódicas ou outras declarações relativas ao tráfego transportado nos serviços aéreos acordados.

Artigo 17º

Aprovação de programas

1. A empresa de transporte aéreo designada de cada Parte notificará as autoridades aeronáuticas da outra Parte, com, pelo menos trinta (30) dias de antecedência em relação ao início da operação dos serviços acordados, os seus horários de voos previstos e as condições gerais de operação. O mesmo procedimento será aplicado a modificações significativas aos programas. Em casos especiais, o prazo acima mencionado pode ser reduzido, mediante acordo das referidas autoridades.

2. Em caso de modificações menores ou de voos suplementares, as empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte notificarão as autoridades aeronáuticas da outra Parte com, pelo menos, cinco dias úteis de antecedência em relação à data prevista para a sua operação. O prazo pode, em casos especiais, ser reduzido, mediante acordo das referidas autoridades.

Artigo 18º

Consultas

1. Num espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes consultar-se-ão periodicamente no sentido de assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo.

2. Tais consultas terão início no prazo de quarenta e cinco (45) dias a contar da

data de recepção, pela outra Parte, do pedido escrito.

Artigo 19º

Resolução de diferendos

1. Se surgir algum diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes, em primeiro lugar, procurarão resolvê-lo através de negociações.

2. Se as Partes não conseguirem resolver o diferendo por via da negociação, podem submetê-lo à decisão de uma pessoa ou entidade; se não concordarem, o diferendo pode, a pedido de qualquer uma das Partes, ser submetido à decisão de um tribunal composto por três árbitros, em que cada Parte designará um árbitro e os dois árbitros assim designados escolherão o terceiro.

Cada uma das Partes designará 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, a solicitar a arbitragem por tal tribunal, e o terceiro árbitro será escolhido nos sessenta (60) dias subsequentes.

Se qualquer das Partes não designar um árbitro no prazo estabelecido ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado no prazo estabelecido, a Organização da Aviação Civil Internacional pode, a pedido de qualquer uma das Partes, designar um ou mais árbitros conforme o caso o exija num prazo de trinta (30 dias). Nesses casos, o terceiro árbitro será nacional de um Estado terceiro e atua como presidente do tribunal arbitral.

3. Salvo disposições em contrário, o tribunal arbitral determinará os limites da sua competência nos termos do presente Acordo e estabelecerá o seu próprio regulamento processual e determinará o local da arbitragem tendo em conta as circunstâncias do caso em apreço. O tribunal, uma vez constituído, pode recomendar medidas provisórias, enquanto se aguarda a determinação final. Sob a direção do tribunal ou a pedido de qualquer das Partes, será realizada

uma conferência, no prazo de 15 dias depois da constituição do tribunal, para determinar as questões exatas a serem arbitradas e os procedimentos específicos a serem prosseguidos.

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

5. Cada Parte suportará os encargos do árbitro por si nomeado e do pessoal suplementar e ambas as Partes partilharão em partes iguais todas as despesas adicionais envolvidas nas atividades do tribunal, incluindo as do Presidente.

6. Se, e enquanto qualquer uma das Partes não cumprir qualquer decisão tomada ao abrigo do número 3 do presente artigo, a outra Parte pode limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, em virtude do presente Acordo, tenha concedido à Parte ou à empresa ou empresas de transporte aéreo designadas em falta.

Artigo 20º

Revisão

1. Se qualquer uma das Partes considerar conveniente rever qualquer disposição do presente Acordo, pode em qualquer momento solicitar negociações à outra Parte. Tais negociações terão início no período de sessenta (60) dias a contar da data em que a outra Parte tiver recebido o pedido, por escrito.

2. O presente Acordo será revisto através de troca de notas diplomáticas e as emendas entrarão em vigor em conformidade com o disposto no artigo 24º.

3. Não obstante o disposto no número 2 do presente artigo, qualquer alteração do Anexo será acordada pelas autoridades aeronáuticas das Partes, através da troca de notas diplomáticas e entrará em vigor na data determinadas nessas notas.

Artigo 21º

Acordos multilaterais

Quaisquer convenções ou acordos multilaterais de transporte aéreo que entrem em vigor para ambas as Partes prevalecerão sobre o presente Acordo e seu anexo.

Artigo 22º

Vigência e denúncia

1. O presente Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.
2. Cada Parte pode, a qualquer momento, denunciar o presente Acordo, notificando a outra Parte da sua decisão, por escrito e por via diplomática. Tal notificação será comunicada, simultaneamente, à Organização Internacional de Aviação Civil.
3. O Acordo cessará a sua vigência doze (12) meses após a data da recepção da notificação, pela outra Parte, salvo se a notificação de denúncia for retirada por acordo mútuo antes do termo deste período.
4. Caso a outra Parte não acuse a recepção da notificação, esta será tida como recebida catorze (14) dias após a sua recepção pela Organização Internacional de Aviação Civil.

Artigo 23º

Registo na OACI

O presente Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registados pelas Partes, após a sua assinatura, na Organização Internacional de Aviação Civil.

Artigo 24º
Entrada em vigor

O presente Acordo entrará em vigor trinta (30) dias após a data da receção da última notificação, através da troca de notas diplomáticas, de que foram cumpridos os requisitos legais internos necessários, em conformidade com a legislação e procedimentos para a entrada em vigor do presente Acordo.

Em testemunho do que do que os abaixo assinados, devidamente autorizados pelos respetivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Lisboa, no dia 28 de junho de 2022 em dois originais, nas línguas Portuguesa e Inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos.

Pela
República Portuguesa

Pela
República do Quénia

João Gomes Cravinho
Ministro dos Negócios Estrangeiros

Emb. Raychelle A. Omamo, EGH, SC
Ministra dos Negócios Estrangeiros

Anexo I
Quadro de Rotas

Secção 1

A(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s), ao abrigo do presente Acordo, têm o direito de fornecer transporte aéreo entre pontos, nas seguintes rotas:

A. Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) do Quénia:

Pontos no Quénia	Pontos Intermédios	Pontos em Portugal	Pontos Além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos

B. Rotas a serem operadas, em ambas as direções, pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) de Portugal:

Pontos em Portugal	Pontos Intermédios	Pontos no Quénia	Pontos Além
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos

Secção 2

Notas

1. Os pontos intermédios e além a serem operados pelas empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte têm de ser acordados diretamente entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes.
2. As empresas de transporte aéreo 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 as empresas.
3. As empresas de transporte aéreo 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.
4. O exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade em pontos intermédios e/ou além especificados fica sujeito a acordo prévio entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.