



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 128/2019

Sumário: Aprova o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República de Angola, assinado em Luanda em 18 de setembro de 2018.

Aprova o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República de Angola, assinado em Luanda em 18 de setembro de 2018

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República de Angola, assinado em Luanda em 18 de setembro de 2018, cujo texto, na versão autenticada na língua portuguesa, se publica em anexo.

Aprovada em 3 de maio de 2019.

O Presidente da Assembleia da República, *Eduardo Ferro Rodrigues*.

ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DE ANGOLA

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

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) 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 adotado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção e qualquer Emenda aos Anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses Anexos e Emendas tenham sido adotados por 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 e, no caso da República de Angola, o Ministro dos Transportes ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas referidas Autoridades ou funções similares;

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

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

f) 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 96.º da Convenção;



g) 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; e

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

Artigo 2.º

Concessão de direitos de tráfego

1 — Cada Parte concede à empresa designada da outra Parte os seguintes direitos relativamente aos seus serviços aéreos internacionais:

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

2 — Cada Parte concede à empresa designada da outra Parte os direitos especificados no presente Acordo para efeitos de exploração de serviços aéreos internacionais regulares, nas rotas especificadas na secção apropriada do Quadro de Rotas apenso ao presente Acordo. Tais serviços e rotas são daqui em diante designados, respetivamente, por «os serviços acordados» e «as rotas especificadas». Ao operar um serviço acordado numa rota especificada, a empresa designada por cada Parte usufruirá, para além dos direitos especificados no n.º 1 deste artigo, e sob reserva das disposições do presente Acordo, o direito de aterrar no território da outra Parte, nos pontos especificados para essa rota no Quadro de Rotas apenso ao presente Acordo, com o fim de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e correio.

3 — Nenhuma disposição do n.º 2 deste artigo poderá ser entendida como conferindo à empresa designada 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 da outra Parte.

4 — Se por motivo de conflito armado, perturbações ou acontecimentos de ordem política, ou circunstâncias especiais e extraordinárias, a empresa designada de uma Parte não puder 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 uma empresa de transporte aéreo para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo e retirar ou alterar tais designações. As designações deverão ser feitas por escrito e 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 dos Tratados UE e disponha de uma licença de exploração em conformidade com o direito da União Europeia; e

- ii) O controlo regulamentar efetivo da empresa designada seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da União Europeia 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 pelos Estados-Membros da União Europeia e/ou nacionais de Estados-Membros, e/ou por Estados da Associação Europeia de Comércio Livre e/ou por nacionais desses outros Estados;

b) No caso de uma empresa designada pela República de Angola:

i) Esta se encontre estabelecida no território da República de Angola e seja detentora de uma licença de exploração em conformidade com a legislação aplicável da República de Angola;

ii) O controlo regulamentar efetivo da empresa designada seja exercido e mantido pela República de Angola e/ou nacionais seus;

iii) A empresa seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada pela República de Angola e/ou nacionais seus;

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.

Artigo 4.º

Revogação, suspensão ou limitação de direitos

1 — Cada uma das Partes terá o direito de revogar, de suspender ou de limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas de uma empresa designada pela outra Parte dos direitos especificados no artigo 2.º 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) Esta não se encontrar estabelecida no território da República Portuguesa nos termos dos Tratados UE ou não seja detentora de uma licença de exploração válida, em conformidade com o direito da União Europeia; ou

ii) O controlo regulamentar efetivo da empresa designada não seja exercido ou mantido pelo Estado-Membro da União Europeia 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 pelos Estados-Membros da União Europeia e/ou nacionais de Estados-Membros e/ou por Estados da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses outros Estados;

b) No caso de uma empresa designada pela República de Angola:

i) Esta não se encontre estabelecida no território da República de Angola e não seja detentora de uma licença de exploração em conformidade com a legislação aplicável da República de Angola;

ii) O controlo regulamentar efetivo da empresa designada não seja exercido e mantido pela República de Angola e/ou nacionais seus;

iii) A empresa não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e não seja efetivamente controlada pela República de Angola e/ou nacionais seus;

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

e) No caso de a empresa deixar de observar, na exploração dos serviços acordados, as condições estabelecidas no presente Acordo.



2 — Salvo se a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no n.º 1 deste artigo forem necessárias para evitar novas infrações à legislação em vigor, tal direito apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tais consultas deverão efetuar-se no prazo de 30 dias a contar da data da proposta para a sua realização, salvo se acordado de outro modo.

Artigo 5.º

Aplicação de legislação em vigor e procedimentos

1 — A legislação e os 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 os 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 as formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controlo 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.

Artigo 6.º

Direitos aduaneiros e outros encargos

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

2 — Serão igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e impostos, com exceção 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 da empresa designada 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 pela empresa designada da outra Parte;

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

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

4 — O equipamento normal de bordo, bem como os produtos e provisões existentes a bordo das aeronaves das empresas designadas de qualquer das Partes, só poderão ser descarregados no território da outra Parte com 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



n.ºs 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 República de Angola que opere entre um ponto situado no território da República Portuguesa e outro ponto situado no território da República Portuguesa ou no território de outro Estado-Membro da União Europeia.

Artigo 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 controlo.

2 — Tais taxas não deverão ser mais elevadas que as taxas devidas pelas aeronaves da empresa designada de cada uma das Partes que explorem serviços aéreos internacionais similares.

3 — Tais taxas deverão ser justas e razoáveis e deverão ser baseadas em sãos princípios económicos.

Artigo 8.º

Tráfego em trânsito direto

O tráfego em trânsito direto através do território de qualquer das Partes e que não abandone a área do aeroporto reservada a esse fim será sujeito apenas a um controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança destinadas a enfrentar a ameaça de violência, pirataria aérea e a medidas ocasionais de combate ao tráfico de drogas ilícitas. A bagagem e a carga em trânsito direto deverão ficar isentas de direitos aduaneiros, taxas e 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, incluindo, no caso da República Portuguesa, as leis e regulamentos da União Europeia, e dentro do seu prazo de validade, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos de exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas, desde que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação sejam equivalentes ou superiores aos padrões mínimos que poderão ser estabelecidos em conformidade com a Convenção.

2 — O n.º 1 do presente artigo também se aplica em relação a uma empresa designada pela República Portuguesa cujo controlo regulamentar efetivo é exercido e mantido por outro Estado-Membro da União Europeia.

3 — Cada Parte reserva-se, contudo, no direito de não reconhecer, no que respeita a voos sobre o seu próprio território e a aterragem no seu 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 e atividade comercial

1 — A empresa designada de cada Parte poderá:

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, 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 a empresa assim o desejar, 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.

3 — A empresa designada de cada Parte poderá proceder à venda de 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.

4 — No exercício das atividades comerciais, os princípios referidos no n.º 3 deverão ser aplicados à empresa designada de cada uma das Partes.

Artigo 11.º

Impostos e transferência de lucros

1 — Cada Parte concede à empresa designada da outra Parte o direito de livre transferência, à taxa de câmbio oficial da divisa convertível em que o pagamento é efetuado, dos excedentes das receitas auferidas sobre as despesas localmente incorridas por essas empresas e relacionados com o transporte de passageiros, bagagem, correio e carga nos serviços acordados no território da outra Parte.

2 — Os lucros resultantes do transporte de passageiros, bagagens, correio e carga auferidos pela empresa designada de uma Parte no âmbito do presente Acordo serão isentos de impostos no território da outra Parte.

3 — No caso de um acordo ou convenção destinados a eliminar a dupla tributação em matéria de impostos sobre o rendimento e sobre o capital que esteja em vigor entre a República Portuguesa e a República de Angola, as disposições do referido acordo ou convenção que sejam vinculativas para ambas as Partes, *mutatis mutandis*, prevalecem sobre as disposições do n.º 2 do presente artigo.

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 entre os seus respetivos territórios.

2 — 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.

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 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.



4 — A frequência e a capacidade a oferecer nos serviços aéreos acordados ficarão sujeitas 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 e a frequência submetidas ao abrigo do n.º 4, a questão será resolvida em conformidade com o artigo 18.º do presente Acordo.

6 — Se as Autoridades Aeronáuticas das Partes não chegarem a acordo sobre a capacidade a oferecer ao abrigo do n.º 4, 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 de programas

1 — Os horários dos serviços aéreos acordados e, de uma forma geral, as condições da sua operação deverão ser submetidos à aprovação das Autoridades Aeronáuticas de cada uma das Partes, tal como previsto no artigo 12.º, pelo menos 45 dias antes da data prevista para a sua aplicação. Esta aprovação poderá ser dada expressamente. Se nenhuma das Autoridades Aeronáuticas tiver manifestado o seu desacordo no prazo de 15 dias a contar da data da apresentação dos referidos horários, estes serão considerados aprovados. Qualquer alteração significativa a esses horários ou às condições da sua operação será igualmente submetida à aprovação às Autoridades Aeronáuticas. O prazo acima indicado poderá, em casos especiais, ser reduzido mediante acordo das referidas Autoridades.

2 — Em caso de alterações menores, a empresa designada de uma Parte deverá notificar as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte, pelo menos quatro dias úteis antes do início da operação pretendida. Em casos especiais, este prazo limite poderá ser reduzido mediante acordo das referidas Autoridades.

3 — Em caso de voos suplementares, a empresa designada de uma Parte deverá submeter o pedido à aprovação prévia das Autoridades Aeronáuticas da outra Parte, pelo menos cinco dias úteis antes do início da operação pretendida. As Autoridades Aeronáuticas deverão manifestar expressamente a sua aprovação num prazo não superior a 72 horas após a submissão do pedido.

Artigo 14.º

Segurança aérea

1 — Cada Parte pode, em qualquer altura, solicitar consultas sobre a adoção, pela outra Parte, dos padrões de segurança em quaisquer áreas relacionadas com a tripulação, com a aeronave ou com as condições da sua operação. Tais consultas realizar-se-ão no prazo de 30 dias após o referido pedido.

2 — Se, na sequência de tais consultas, uma Parte considerar 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 notificará a outra Parte dessas conclusões e das ações consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas corretivas. A não aplicação pela outra Parte das medidas adequadas, no prazo de 15 dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do artigo 4.º do presente Acordo.

3 — Sem prejuízo das obrigações mencionadas no artigo 33.º da Convenção, é acordado que qualquer aeronave da empresa designada de uma Parte que opere serviços aéreos de ou para o território da outra Parte pode, enquanto permanecer no território da outra Parte, ser objeto de um exame realizado por representantes autorizados da outra Parte, a bordo e no exterior da aeronave, a fim de verificar não só a validade dos documentos e da sua tripulação mas também o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (adiante mencionado como «inspeções de placa»), desde que tal não implique atrasos desnecessários.



4 — Se na sequência desta inspeção de placa ou de uma série de inspeções de placa surgirem sérias suspeitas de que uma aeronave ou de que as condições de operação de uma aeronave não cumprem os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção, ou sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança estabelecidos pela Convenção, a Parte que efetuou a inspeção é livre de concluir, para os efeitos do artigo 33.º da Convenção, que os requisitos, os certificados ou as licenças emitidos ou validados para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos da operação da aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5 — Nos casos em que, para efeitos de uma inspeção de placa a uma aeronave, operada por uma empresa designada por uma Parte, nos termos do n.º 3 acima mencionado, o acesso for negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte é livre de inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no n.º 4 supra e de tirar as conclusões referidas nesse número.

6 — Cada Parte reserva-se no 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 inspeção de placa, de uma série de inspeções de placa, de recusa no acesso para efetuar uma inspeção de placa, e ainda na sequência de consultas de qualquer outra forma, que uma ação imediata é essencial à segurança da operação da empresa.

7 — Qualquer ação tomada por uma Parte de acordo com os n.ºs 2 ou 6 acima mencionados será interrompida assim que o fundamento para essa ação deixe de existir.

8 — Caso a República Portuguesa tenha designado uma empresa de transporte aéreo cujo controlo regulamentar 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, e no que respeita à autorização de exploração dessa empresa.

Artigo 15.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 atos 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, atuar em conformidade com o disposto:

a) Na Convenção Referente 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

2 — Nas suas relações mútuas as Partes atuarão 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; estas exigirão que os operadores de aeronaves matriculadas nos seus territórios, os operadores de aeronaves que nele tenham o seu principal local de negócios, a sua sede ou nele se encontrem estabelecidos, ou no caso da República Portuguesa os operadores de aeronaves que se encontrem estabelecidos no seu território sob os Tratados UE e sejam detentores de uma licença de exploração em conformidade com o direito da União Europeia, e os operadores de aeroportos situados no seu território atuem em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação.

3 — As Partes prestarão, sempre que solicitada, toda a assistência necessária com vista a impedir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos 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.

4 — Cada Parte aceita que tais operadores de aeronaves fiquem obrigados a observar as disposições sobre segurança da aviação, referidas no n.º 2, exigidas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no território da República de Angola. Para a entrada, saída ou permanência no território da República Portuguesa, os operadores de aeronaves ficam obrigados a observar as disposições sobre segurança da aviação em conformidade com o direito da União Europeia. Cada Parte assegurará a aplicação efetiva, dentro do seu território, de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes ou durante o embarque ou carregamento. Cada Parte considerará também favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de adequadas medidas especiais de segurança 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, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes ajudar-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e adotando outras medidas apropriadas, com vista a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça de incidente.

6 — Se uma Parte tiver problemas ocasionais, no âmbito das disposições deste artigo relativas à segurança da aviação civil, as Autoridades Aeronáuticas dessa Parte podem solicitar de imediato consultas com as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte.

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 pela empresa designada de uma Parte para o transporte com destino ao ou à partida do território da outra Parte, serão estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os fatores relevantes, incluindo o custo de exploração, um lucro razoável e as tarifas das outras empresas que operem no todo ou parte da mesma rota.

2 — As tarifas serão submetidas à aprovação das Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes pelo menos 30 dias antes da data proposta para a sua entrada em vigor. Em casos especiais, este prazo poderá ser reduzido, mediante concordância das referidas Autoridades.

3 — Esta aprovação poderá ser dada expressamente. Se nenhuma das Autoridades Aeronáuticas tiver manifestado o seu desacordo no prazo de 15 dias a contar da data da apresentação das tarifas, nos termos do número anterior deste artigo, estas serão consideradas aprovadas. No caso de redução do prazo para apresentação das tarifas, como previsto no número anterior deste artigo, as Autoridades Aeronáuticas poderão acordar num prazo inferior a 15 dias para notificação de qualquer desaprovação.

4 — Se durante o prazo aplicável nos termos do n.º 3 deste artigo uma das Autoridades Aeronáuticas notificar a outra Autoridade Aeronáutica da sua desaprovação de qualquer tarifa, as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes deverão esforçar-se por fixar a tarifa de comum acordo.

5 — Se as Autoridades Aeronáuticas não puderem chegar a acordo sobre a aprovação de qualquer tarifa que lhes tenha sido submetida nos termos do n.º 2 deste artigo, ou sobre a fixação de qualquer tarifa nos termos do n.º 4 deste artigo, o diferendo deverá ser solucionado de harmonia com as disposições do artigo 20.º do presente Acordo.

6 — Uma tarifa estabelecida em conformidade com as disposições deste artigo continuará em vigor até que uma nova tarifa seja estabelecida. A validade de uma tarifa não poderá, todavia,



ser prorrogada, por força deste número, por um período superior a 12 meses a contar da data em que deveria ter expirado.

7 — As Partes poderão intervir para desaprovar uma tarifa. Esta intervenção ficará limitada à:

a) Proteção dos consumidores face a tarifas excessivas devido ao abuso de posição dominante no mercado;

b) Prevenção de tarifas cuja aplicação constitui um comportamento anticoncorrencial que terá ou aparenta ter ou de forma explícita e intencional terá o efeito de prevenir, restringir ou distorcer a concorrência ou de excluir um concorrente da rota.

8 — Não obstante o disposto no presente artigo, as tarifas a aplicar pela empresa designada da República de Angola ao transporte inteiramente efetuado dentro da União Europeia ficarão submetidas ao direito da União Europeia.

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, sempre que necessário, a pedido de qualquer das Partes.

2 — Tais consultas deverão ter início no prazo de 45 dias a contar da data de receção 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 60 dias a contar da data em que a outra Parte recebeu o pedido, por escrito.

2 — As emendas resultantes das consultas a que se refere o número anterior entrarão em vigor nos termos previstos no artigo 23.º

Artigo 20.º

Resolução de diferendos

1 — Se surgir algum diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes deverão, em primeiro lugar, procurar solucioná-lo, por via diplomática, através de negociações.

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 das Partes, 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 60 dias a contar da data da receção, 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 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 n.º 2 deste artigo.



6 — Se, e na medida em que, qualquer das Partes ou a empresa designada de qualquer das Partes não acatar a decisão proferida nos termos do n.º 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

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 12 meses após a data de receção da notificação pela outra Parte.

4 — Caso a outra Parte não acuse a receção da notificação, esta será tida como recebida 14 dias após a sua receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 22.º

Registo

O presente Acordo e qualquer revisão ao mesmo serão registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 23.º

Entrada em vigor

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

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

Feito em Luanda no dia 18 de setembro de 2018, em dois originais, na língua portuguesa.

Pela República Portuguesa:

Augusto Santos Silva, Ministro dos Negócios Estrangeiros.

Pela República de Angola:

Ricardo Daniel Sandão Queirós Viegas de Abreu, Ministro dos Transportes.

ANEXO

Secção 1

Rotas a serem operadas em ambos os sentidos pela empresa designada da República Portuguesa:

Pontos aquém — Portugal — pontos intermédios — Angola — pontos além.



Secção 2

Rotas a serem operadas em ambos os sentidos pela empresa designada da República de Angola:

Pontos aquém — Angola — pontos intermédios — Portugal — pontos além.

Notas

1 — A empresa designada de cada Parte pode, em alguns ou em todos os voos, omitir escalas em quaisquer pontos aquém, intermédios e/ou além acima mencionados, desde que os serviços acordados nessa rota comecem ou terminem no território da Parte que designou a empresa.

2 — A empresa designada de cada Parte pode seleccionar quaisquer pontos aquém, intermédios e/ou além à sua própria escolha e pode 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.

3 — O exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade nos pontos aquém, intermédios e/ou além especificados será objeto de acordo entre as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes.

132019