PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Decreto do Presidente da República n.º 169/2012

de 18 de dezembro

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

É ratificado o Acordo sobre o Espaço de Aviação Comum entre a União Europeia e os Seus Estados Membros, por um lado, e a Geórgia, por outro, assinado em Bruxelas, em 2 de dezembro de 2010, incluindo os anexos I a IV, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 146/2012, em 26 de outubro de 2012.

Assinado em 10 de dezembro de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, Aníbal Cavaco Silva.

Referendado em 12 de dezembro de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho.*

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 146/2012

Aprova o Acordo sobre o Espaço de Aviação Comum entre a União Europeia e os Seus Estados Membros, por um lado, e a Geórgia, por outro, assinado em Bruxelas, em 2 de dezembro de 2010, incluindo os anexos I a IV.

A Assembleia de 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 o Espaço de Aviação Comum entre a União Europeia e os Seus Estados Membros, por um lado, e a Geórgia, por outro, assinado em Bruxelas, em 2 de dezembro de 2010, incluindo os anexos I a IV, cujo texto, na versão autenticada em língua portuguesa, se publica em anexo.

Aprovada em 26 de outubro de 2012.

O Presidente da Assembleia da República, em exercício, *António Filipe.*

ACORDO SOBRE O ESPAÇO DE AVIAÇÃO COMUM ENTRE A UNIÃO EUROPEIA E OS SEUS ESTADOS MEMBROS, POR UM LADO, E A GEÓRGIA, POR OUTRO

O Reino da Bélgica, a República da Bulgária, a República Checa, o Reino da Dinamarca, a República Federal da Alemanha, a República da Estónia, a Irlanda, a República Helénica, o Reino de Espanha, a República Francesa, a República Italiana, a República de Chipre, a República da Letónia, a República da Lituânia, o Grão-Ducado do Luxemburgo, a República da Hungria, Malta, o Reino dos Países Baixos, a República da Áustria, a República da Polónia, a República Portuguesa, a Roménia, a República da Eslovénia, a República Eslovaca, a República da Finlândia, o Reino da Suécia, o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, Partes no Tratado da União Europeia e no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a seguir designados «Estados-Membros», e a União Europeia, por um lado, e a Geórgia, por outro:

Tendo em conta o Acordo de Parceria e Cooperação entre as Comunidades Europeias e os Seus Estados-Membros, por um lado, e a Geórgia, por outro, assinado no Luxemburgo em 22 de Abril de 1996;

Desejando criar um espaço de aviação comum (EAC) baseado no acesso mútuo aos mercados do transporte aéreo das Partes, com igualdade de condições de concorrência e respeito pelas mesmas regras — inclusive nos domínios da segurança operacional, da segurança, da gestão do tráfego aéreo, das questões sociais e do ambiente;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades de transporte aéreo, inclusive através do desenvolvimento de redes de transporte aéreo capazes de dar resposta à necessidade de os passageiros e os expedidores disporem de serviços de transporte aéreo adequados;

Reconhecendo a importância do transporte aéreo na promoção do comércio, do turismo e do investimento;

Tendo em conta a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago em 7 de Dezembro de 1944;

Concordando que se justifica basear as regras do EAC na legislação vigente na União Europeia, conforme o anexo III do presente Acordo;

Reconhecendo que o cumprimento integral das regras do EAC habilita as Partes a usufruírem plenamente as suas vantagens, incluindo o acesso aos mercados e a maximização dos benefícios para os consumidores, as empresas e os trabalhadores de ambas as Partes;

Reconhecendo que a criação do EAC e a aplicação das suas regras não são possíveis sem os mecanismos de transição que se revelarem necessários;

Reconhecendo a importância de uma assistência adequada a este respeito;

Desejando possibilitar que as transportadoras aéreas ofereçam aos passageiros e aos expedidores preços e serviços competitivos em mercados abertos;

Desejando que todas as áreas do sector dos transportes aéreos, incluindo os trabalhadores das transportadoras, beneficiem de um acordo de liberalização;

Desejando garantir o mais elevado nível de segurança e de segurança operacional no transporte aéreo internacional e reafirmando a sua grande preocupação com actos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em causa a segurança de pessoas e bens, afectam adversamente as operações de transporte aéreo e minam a confiança do público na segurança da aviação civil;

Desejando garantir condições de concorrência equitativas para as transportadoras aéreas, permitindo-lhes oportunidades justas e equitativas de prestarem os serviços acordados;

Reconhecendo que o subvencionamento pode afectar a concorrência entre transportadoras aéreas e comprometer os objectivos de base do presente Acordo;

Afirmando a importância da protecção ambiental aquando da preparação e da aplicação da política de aviação internacional e reconhecendo o direito de os Estados soberanos adoptarem medidas adequadas para o efeito;

Registando a importância da defesa do consumidor, incluindo a reconhecida pela Convenção para a Unificação de certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Montreal em 28 de Maio de 1999;

Tencionando tirar partido do quadro de acordos vigentes no domínio do transporte aéreo, de modo a abrir o acesso aos mercados e a maximizar os benefícios para os consumidores, as transportadoras aéreas, os trabalhadores e as comunidades de ambas as Partes,

acordaram no seguinte:

Artigo 1.º

Definições

Para efeitos do presente acordo, e salvo disposição em contrário, entende-se por:

1) «Serviços acordados» e «rotas especificadas» o transporte aéreo internacional realizado nos termos do artigo 2.º («Concessão de direitos») e do anexo I do presente Acordo;

2) «Acordo» o presente acordo e os seus anexos, bem como todas as eventuais alterações aos mesmos;

3) «Transporte aéreo» o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio em aeronaves, individualmente ou em combinação, oferecido ao público mediante remuneração ou em execução de um contrato de fretamento, incluindo, de modo a evitar dúvidas, os transportes aéreos regulares e não regulares *(charter)* e os serviços de carga completa;

4) «Autoridades competentes» os organismos ou entidades públicas responsáveis pelas funções administrativas nos termos do presente Acordo;

5) «Capacidade» a capacidade de uma transportadora aérea para operar serviços aéreos internacionais, ou seja, a capacidade financeira suficiente e experiência de gestão adequada, bem como a disponibilidade da transportadora para cumprir a legislação, a regulamentação e os requisitos aplicáveis à prestação desses serviços;

6) «Nacionalidade» o preenchimento, por uma transportadora aérea, dos requisitos relativos a questões como a sua propriedade, o seu controlo efectivo e o seu estabelecimento principal;

7) «Convenção» a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, incluindo:

a) Quaisquer alterações que tenham entrado em vigor nos termos da alínea *a*) do artigo 94.º da Convenção e sido ratificadas pela Geórgia e pelo Estado-Membro ou Estados-Membros da União Europeia; e

b) Quaisquer anexos ou alterações adoptadas nos termos do artigo 90.º da Convenção, na medida em que esses anexos ou alterações se encontrem, em qualquer momento, em vigor tanto para a Geórgia como para o Estado-Membro ou Estados-Membros da União Europeia, conforme pertinente para a matéria em causa;

8) «Direito de quinta liberdade» o direito ou privilégio outorgado por um Estado («Estado outorgante») às transportadoras aéreas de outro Estado («Estado beneficiário») de prestarem serviços de transporte aéreo internacional entre o território do Estado outorgante e o território de um Estado terceiro, sob a condição de tais serviços terem origem ou destino no território do Estado beneficiário;

9) «Custo total» o custo da prestação do serviço, acrescido de um montante razoável para despesas administrativas gerais e, se for caso disso, de quaisquer taxas aplicáveis, destinadas a cobrir custos ambientais e cobradas sem distinção de nacionalidade;

10) «Transporte aéreo internacional» o transporte aéreo que atravessa o espaço aéreo sobre o território de mais de um Estado;

11) «Acordo EACE» o Acordo Multilateral entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, a República da Albânia, a Bósnia e Herzegovina, a República da Croácia, a antiga República Jugoslava da Macedónia, a República da Islândia, a República do Montenegro, o Reino da Noruega, a República da Sérvia e a Missão de Administração Provisória das Nações Unidas para o Kosovo (nos termos da Resolução n.º 1244, do Conselho de Segurança da ONU, de 10 de Junho de 1999) sobre o estabelecimento de um Espaço de Aviação Comum Europeu;

12) «País Euromed» qualquer país mediterrânico que participe na Política Europeia de Vizinhança (que, à data de assinatura do Acordo, são os seguintes: Marrocos, Argélia, Tunísia, Líbia, Egipto, Líbano, Jordânia, Israel, território palestiniano, Síria e Turquia);

13) «Nacional» qualquer pessoa ou entidade que tenha nacionalidade georgiana, no caso da Parte georgiana, ou nacionalidade de um Estado-Membro, no caso da Parte europeia, ou entidade na medida em que, tratando-se de uma entidade jurídica, se mantenha sempre sob o controlo efectivo, quer directamente quer por participação maioritária, de pessoas com nacionalidade georgiana, no caso da Parte georgiana, ou de pessoas ou entidades com nacionalidade de um Estado-Membro ou de um dos países terceiros enumerados no anexo IV, no caso da Parte europeia;

14) «Licenças de exploração», no caso da União Europeia e dos seus Estados-Membros, licenças de exploração ou quaisquer outros documentos ou certificados pertinentes emitidos ao abrigo da legislação da UE em vigor aplicável e, no caso da Geórgia, licenças, certificados ou autorizações emitidas ao abrigo da legislação georgiana em vigor aplicável;

15) «Partes», por um lado, a União Europeia ou os seus Estados-Membros, ou a União Europeia e os seus Estados-Membros, de acordo com as respectivas competências (Parte europeia); por outro, a Geórgia (Parte georgiana);

16) «Preço»:

i) A «tarifa aérea» a pagar às transportadoras aéreas, aos seus agentes ou a outros vendedores de bilhetes pelo transporte de passageiros e de bagagem por meio de serviços aéreos, bem como todas as condições de aplicação desses preços, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares; e

ii) A «tarifa aérea» a pagar pelo transporte de carga, bem como as condições de aplicação dos referidos preços, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares.

Esta definição abrange, eventualmente, o transporte de superfície em ligação com o transporte aéreo internacional, bem como as condições a que a sua aplicação está sujeita;

17) «Estabelecimento principal» os serviços centrais ou a sede social de uma transportadora aérea situada na Parte em que são exercidas as suas principais funções financeiras e o controlo das suas operações, incluindo a gestão contínua da aeronavegabilidade;

18) «Obrigação de serviço público» qualquer obrigação imposta às transportadoras aéreas no sentido de assegurarem, numa rota especificada, a prestação mínima de serviços aéreos regulares em conformidade com normas estabelecidas de continuidade, regularidade, preços e capacidade mínima, que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais. As transportadoras aéreas podem ser compensadas pela Parte em questão pelo cumprimento de obrigações de serviço público;

19) «Subsídio» qualquer contribuição financeira concedida pelas autoridades ou por uma organização regional ou outra entidade pública, nomeadamente quando:

a) Uma medida de um Estado, organismo regional ou outra entidade pública envolver a transferência directa de fundos como subvenções, empréstimos ou entrada de capitais, potenciais transferências directas de fundos para a empresa ou a assunção do passivo da empresa, como garantias de empréstimos, injecções de capital, propriedade, protecção contra falência ou seguro;

b) As receitas de um Estado, organismo regional ou outra entidade pública, normalmente exigíveis, são recusadas, não cobradas ou indevidamente diminuídas;

c) Um Estado, organismo regional ou outra entidade pública fornecer bens ou serviços, que não sejam infra-estruturas gerais, ou adquirir bens ou serviços; ou

d) Um Estado, organismo regional ou outra entidade pública efectuar pagamentos a um mecanismo de financiamento ou encarregar um organismo privado de executar uma ou várias das funções referidas nas alíneas *a*), *b*) e *c*), que normalmente incumbiriam ao Estado, ou determinar que o faça, e a prática seguida não diferir verdadeiramente da prática normal do Estado, conferindo deste modo uma vantagem;

20) «SESAR» a execução técnica do Céu Único Europeu, a qual prevê a investigação, o desenvolvimento e a implantação coordenados e sincronizados das novas gerações de sistemas de gestão do tráfego aéreo;

21) «Território», no caso da Geórgia, o território continental e as águas territoriais a ele adjacentes, sob a sua soberania, jurisdição, protecção ou mandato, e, no caso da União Europeia, o território (continental e insular) e as águas interiores e territoriais a que se aplicam o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nas condições previstas nestes Tratados ou em qualquer outro instrumento que venha a suceder-lhes. A aplicação do presente Acordo ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido relativamente ao seu litígio quanto à soberania sobre o território em que o aeroporto se situa e da continuação da suspensão da aplicação, ao aeroporto de Gibraltar, das medidas da União Europeia no domínio da aviação vigentes à data de 18 de Setembro de 2006 entre os Estados-Membros, nos termos da Declaração Ministerial sobre o Aeroporto de Gibraltar aprovada em Córdova em 18 de Setembro de 2006;

22) «Taxa de utilização» uma taxa aplicada às transportadoras aéreas pela oferta de infra-estruturas ou serviços aeroportuários, de protecção do ambiente aeroportuário, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo os serviços e infra-estruturas conexos.

TÍTULO I

Disposições económicas

Artigo 2.º

Concessão de direitos

1 — Cada Parte concede à outra Parte, em conformidade com o disposto no anexo I e no anexo II, os seguintes direitos, para a realização de transportes aéreos internacionais pelas transportadoras aéreas da outra Parte:

a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;

b) O direito de realizar escalas no seu território para qualquer fim que não seja o de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem, carga e ou correio no transporte aéreo (fins não comerciais);

c) Ao prestar um serviço acordado numa rota especificada, o direito de realizar escalas no seu território para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e ou correio, separadamente ou em combinação; e

d) Os restantes direitos estabelecidos no presente Acordo.

2 — Nenhuma das disposições do presente Acordo deve ser interpretada como conferindo às transportadoras aéreas:

a) Da Geórgia, o direito de embarcar, no território de qualquer Estado-Membro, passageiros, bagagem, carga e ou correio, transportados a título oneroso e com destino a outro ponto situado no território desse Estado-Membro;

b) Da União Europeia, o direito de embarcar, no território da Geórgia, passageiros, bagagem, carga e ou correio, transportados a título oneroso e com destino a outro ponto situado no território da Geórgia.

Artigo 3.º

Autorização

1 — Após a recepção dos pedidos de autorização de operação de uma transportadora aérea de uma Parte, as autoridades competentes da outra Parte devem emitir as autorizações adequadas no prazo processual mais curto, desde que:

a) No caso das transportadoras aéreas da Geórgia:

— A transportadora tenha o seu estabelecimento principal na Geórgia e seja titular de um certificado de exploração válido, em conformidade com o direito aplicável da Geórgia; e

— O controlo regulamentar efectivo da transportadora seja exercido e mantido pela Geórgia; e

— Salvo disposição em contrário decorrente do artigo 6.º («Investimento») do presente Acordo, a transportadora seja propriedade, directamente ou mediante participação maioritária, e efectivamente controlada pela Geórgia e ou por nacionais seus;

b) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia:

— A transportadora tenha o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro, nos termos do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e seja titular de uma licença de exploração válida; e

— O controlo regulamentar efectivo da transportadora seja exercido e mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão do seu certificado de operador aéreo e a autoridade competente esteja claramente identificada; e

— Salvo disposição em contrário decorrente do artigo 6.º («Investimento») do presente Acordo, a transportadora seja propriedade, directamente ou mediante participação maioritária, de Estados-Membros e ou de nacionais de Estados-Membros, ou de outros Estados enunciados no anexo IV e ou de nacionais desses outros Estados;

c) A transportadora cumpra as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas pela autoridade competente para a realização de transportes aéreos; e

d) Seja mantido e aplicado o disposto nos artigos 14.º («Segurança operacional da aviação») e 15.º («Segurança da aviação») do presente Acordo.

Artigo 4.º

Reconhecimento mútuo das decisões reguladoras relativas à capacidade, à propriedade e ao controlo das companhias aéreas

Aquando da recepção de um pedido de autorização de uma transportadora aérea de uma das Partes, as autoridades competentes da outra Parte reconhecem todas as decisões relativas à capacidade e ou à nacionalidade tomadas pelas autoridades competentes da primeira Parte em relação à referida transportadora aérea, como se tais decisões tivessem sido tomadas pelas suas próprias autoridades competentes, e não procedem a nenhum inquérito suplementar nessa matéria, excepto nos casos previstos nas alíneas *a*) e *b*).

a) Se, após recepção de um pedido de autorização de uma transportadora aérea ou após a concessão dessa autorização, as autoridades competentes da Parte receptora tiverem razões específicas para recear que, apesar da decisão tomada pelas autoridades competentes da outra Parte, as condições prescritas no artigo 3.º («Autorização») do presente Acordo para a concessão das devidas autorizações ou licenças não foram satisfeitas, devem avisar prontamente as autoridades competentes da outra Parte, fundamentando substantivamente os seus receios. Nessa eventualidade, qualquer das Partes pode solicitar a realização de consultas, inclusive com representantes das autoridades competentes em causa, e ou o envio de informações adicionais com pertinência para o caso, devendo tais pedidos ser atendidos o mais rapidamente possível. Se a questão permanecer sem solução, qualquer das Partes pode remetê-la ao Comité Misto estabelecido nos termos do artigo 22.º («Comité misto») do presente Acordo.

b) O presente artigo não abrange o reconhecimento de decisões relativas a:

— Certificados ou licenças de segurança;
— Medidas de segurança; ou
— Seguros.

Artigo 5.º

Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações

1 — As autoridades competentes de cada uma das Partes podem recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações de operação ou, de outro modo, suspender ou limitar as operações de uma transportadora aérea da outra Parte sempre que:

a) No caso das transportadoras aéreas da Geórgia:

— A transportadora não tenha o seu estabelecimento principal na Geórgia ou não seja titular de um certificado de exploração válido, em conformidade com o direito aplicável da Geórgia; ou

— O controlo regulamentar efectivo da transportadora não seja exercido e mantido pela Geórgia; ou

— Salvo disposição em contrário decorrente do artigo 6.º («Investimento») do presente Acordo, a transportadora não seja propriedade ou efectivamente controlada, directamente ou através de participação maioritária, da Geórgia e ou de nacionais seus;

b) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia:

— A transportadora não tenha o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro, nos termos do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, ou não seja titular de uma licença de exploração válida; ou

— O controlo regulamentar efectivo da transportadora não seja exercido nem mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão do seu certificado de operador aéreo ou a autoridade competente não esteja claramente identificada; ou

— Salvo disposição em contrário decorrente do artigo 6.º («Investimento») do presente Acordo, a transportadora não seja propriedade, nem seja efectivamente controlada, directamente ou através de participação maioritária, de Estados-Membros e ou de nacionais dos Estados-Membros ou de outros Estados enunciados no anexo IV e ou de nacionais desses outros Estados;

c) A transportadora aérea não tenha cumprido as disposições legislativas e regulamentares referidas no artigo 7.º («Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares») do presente Acordo; ou

d) Não seja mantido ou aplicado o disposto nos artigos 14.º («Segurança operacional da aviação») e 15.º («Segurança da aviação») do presente Acordo; ou

e) Uma das Partes tiver determinado, em conformidade com o artigo 8.º («Ambiente concorrencial») do presente Acordo, que não estão a ser cumpridas as condições relativas a um ambiente concorrencial.

2 — Salvo nos casos em que seja indispensável tomar medidas imediatas para evitar novas infracções ao disposto nas alíneas *c*) ou *d*) do n.º 1 do presente artigo, os direitos estabelecidos no presente artigo apenas podem ser exercidos mediante consulta das autoridades competentes da outra Parte.

3 — Nenhuma das Partes pode invocar os direitos que lhe são concedidos pelo presente artigo para recusar, revogar, suspender ou limitar autorizações ou licenças de qualquer transportadora aérea de uma Parte com base no facto de que a participação maioritária no capital e ou o controlo efectivo dessa transportadora pertencem a uma ou mais Partes no EACE ou a nacionais seus, desde que essas Partes no EACE concedam tratamento recíproco.

Artigo 6.º

Investimento

Não obstante o disposto nos artigos 3.º («Autorização») e 5.º («Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações») do presente Acordo, a participação maioritária ou o controlo efectivo de uma transportadora aérea da Geórgia por Estados-Membros ou por nacionais dos Estados-Membros ou de uma transportadora aérea da União Europeia pela Geórgia ou por nacionais da Geórgia podem ser permitidos, mediante decisão prévia do Comité Misto instituído pelo presente Acordo, em conformidade com o n.º 2 do artigo 22.º («Comité misto») do presente Acordo.

Essa decisão deve especificar as condições aplicáveis à operação dos serviços acordados nos termos do presente

Acordo, bem como aos serviços entre países terceiros e as Partes. O disposto no n.º 8 do artigo 22.º («Comité misto») do presente Acordo não se aplica a este tipo de decisões.

Artigo 7.º

Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares

1 — Ao entrarem, permanecerem ou saírem do território de uma das Partes, as transportadoras aéreas da outra Parte devem cumprir as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis nesse território no que respeita à entrada ou saída de aeronaves afectas ao transporte aéreo ou à operação e navegação de tais aeronaves.

2 — Ao entrarem, permanecerem ou saírem do território de uma das Partes, os passageiros, a tripulação ou a carga das transportadoras aéreas da outra Parte, ou terceiros em nome destes, devem cumprir as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis nesse território no que respeita à entrada ou saída de passageiros, tripulação ou carga transportados em aeronaves (incluindo a regulamentação no que respeita à entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controlo sanitário ou, no caso do correio, a regulamentação no domínio postal).

Artigo 8.º

Ambiente concorrencial

1 — As Partes reconhecem ter como objectivo comum a criação de um ambiente equitativo e concorrencial para a operação de serviços aéreos. As Partes reconhecem que, se as transportadoras aéreas operarem numa base totalmente comercial e não beneficiarem de subsídios, a probabilidade de adoptarem práticas concorrenciais leais será maior.

2 — No âmbito do presente Acordo e sem prejuízo de eventuais disposições específicas nele contidas, é proibida qualquer forma de discriminação com base na nacionalidade.

3 — Os auxílios estatais que falseiam ou ameaçam falsear a concorrência ao favorecerem determinadas empresas ou determinados produtos ou serviços da aviação são incompatíveis com o funcionamento correcto do presente Acordo, na medida em que podem afectar as trocas entre as Partes no sector da aviação.

4 — Quaisquer práticas contrárias ao disposto no presente artigo serão analisadas com base nos critérios decorrentes da aplicação das regras da concorrência vigentes na União Europeia, nomeadamente o artigo 107.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e os instrumentos interpretativos adoptados pelas instituições da União Europeia.

5 — Se uma das Partes constatar que no território da outra Parte existem condições, nomeadamente devido a subsídios, que são susceptíveis de afectar negativamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência oferecidas às suas transportadoras aéreas, pode apresentar observações à outra Parte. Além disso, pode requerer uma reunião do Comité Misto, conforme previsto no artigo 22.º («Comité misto») do presente Acordo. As consultas devem ter início no prazo de 30 dias a contar da recepção do pedido. A incapacidade de alcançar um acordo satisfatório no prazo de 30 dias a contar do início das consultas constitui motivo para a Parte requerente tomar medidas com vista à recusa, retenção, revogação ou suspensão das autorizações das transportadoras aéreas em causa ou à imposição de condições adequadas, em conformidade com o artigo 5.º («Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações») do presente Acordo.

6 — As medidas a que se refere o n.º 5 devem ser adequadas, proporcionadas e limitadas, no que respeita ao âmbito e à duração, ao estritamente necessário. Devem ser exclusivamente destinadas às transportadoras aéreas que beneficiem de um subsídio ou das condições referidas no presente artigo, sem prejuízo do direito de qualquer das Partes tomar medidas nos termos do artigo 24.º («Medidas de salvaguarda») do presente Acordo.

7 — Cada uma das Partes pode, mediante notificação da outra Parte, contactar as entidades governamentais responsáveis no território da outra Parte, a nível nacional, provincial ou local, para debater questões relacionadas com o presente artigo.

8 — O disposto no presente artigo aplica-se sem prejuízo das disposições legislativas e regulamentares das Partes em matéria de obrigações de serviço público nos respectivos territórios.

Artigo 9.º

Oportunidades comerciais

Representantes das transportadoras aéreas

1 — As transportadoras aéreas de cada uma das Partes têm o direito de abrir escritórios no território da outra Parte para promoção e venda de transportes aéreos e actividades conexas.

2 — As transportadoras aéreas de cada uma das Partes têm direito, nos termos das disposições legislativas e regulamentares da outra Parte relativas à entrada, residência e emprego, a introduzir e manter no território da outra Parte o pessoal administrativo, de vendas, técnico, operacional e de outras especialidades, necessário para apoiar a prestação de serviços de transporte aéreo.

Assistência em escala

3 — *a*) Sem prejuízo do disposto na alínea *b*), cada transportadora aérea goza dos direitos abaixo mencionados em matéria de assistência em escala no território da outra Parte:

i) Direito de prestar o seu próprio serviço de assistência em escala («auto assistência em escala») ou, ao seu critério;

ii) Direito de seleccionar entre os fornecedores concorrentes de parte ou da totalidade dos serviços de assistência em escala, se esses fornecedores tiverem acesso ao mercado com base nas disposições legislativas e regulamentares de cada Parte e operarem no mercado;

b) No caso das seguintes categorias de serviços de assistência em terra: assistência a bagagem, assistência a operações em pista, assistência a combustível e óleo e assistência a carga e correio, no que respeita ao tratamento físico da carga e do correio entre o terminal aéreo e a aeronave, os direitos concedidos ao abrigo das subalíneas *i*) e *ii*) da alínea *a*) estão apenas sujeitos a restrições físicas ou operacionais decorrentes das disposições legislativas e regulamentares aplicáveis no território da outra Parte. Se essas restrições impedirem a auto-assistência em escala e não existir concorrência efectiva entre fornecedores de serviços de assistência em escala, aqueles serviços devem ser oferecidos a todas as transportadoras aéreas em con-

dições de igualdade e numa base não discriminatória; os preços dos referidos serviços não devem exceder o seu custo total, incluindo a remuneração razoável do activo, após amortização.

Vendas, despesas realizadas localmente e transferência de fundos

4 — Qualquer transportadora aérea de cada uma das Partes pode comercializar serviços de transporte aéreo no território da outra Parte, directamente e ou, ao seu critério, por meio dos seus agentes de vendas, de outros intermediários por ela designados ou da Internet. Cada transportadora aérea tem o direito de vender esses serviços de transporte e qualquer pessoa é livre de os adquirir na moeda do território em causa ou em qualquer outra moeda livremente convertível, nos termos da legislação aplicável à moeda local.

5 — Cada transportadora aérea tem o direito de converter e remeter, a partir do território da outra Parte, para o seu próprio território e, excepto em caso de incompatibilidade com as disposições legislativas e regulamentares geralmente aplicáveis, para o país ou países da sua escolha, mediante pedido, as receitas obtidas localmente. A conversão e a remessa dessas receitas devem ser prontamente autorizadas, sem restrições nem imposições, à taxa de câmbio aplicável às transacções e remessas correntes na data de apresentação do primeiro pedido de remessa pela transportadora.

6 — As transportadoras aéreas de cada Parte são autorizadas a pagar as despesas realizadas localmente, incluindo a aquisição de combustível no território da outra Parte, em moeda local. As transportadoras aéreas de cada uma das Partes podem, ao seu critério, pagar essas despesas no território da outra Parte em moeda livremente convertível, nos termos da legislação aplicável à moeda local.

Modalidades de cooperação

7 — Ao explorar ou oferecer serviços nos termos do presente Acordo, qualquer transportadora aérea de uma das Partes pode celebrar acordos de cooperação comercial, como os relativos à reserva de capacidade ou à partilha de códigos, com:

a) Uma ou várias transportadoras aéreas das Partes; e

b) Uma ou várias transportadoras aéreas de um país terceiro; e

c) Quaisquer fornecedores de serviços de transporte de superfície, terrestre ou marítimo;

desde que:

i) Todos os participantes nos referidos acordos disponham de autorização de rota adequada; e

ii) Os acordos preencham os requisitos em matéria de segurança operacional e de concorrência a que normalmente estão sujeitos. No caso dos transportes de passageiros vendidos em regime de partilha de códigos, o comprador deve ser informado, no ponto de venda e, em qualquer caso, antes do embarque, quanto ao fornecedor de transporte que irá prestar cada segmento do serviço.

8 — *a*) No que se refere ao transporte de passageiros, os fornecedores de serviços de transporte de superfície não estão sujeitos às disposições legislativas e regulamentares aplicáveis ao transporte aéreo apenas com base no facto de esse transporte de superfície ser oferecido por uma transportadora aérea em seu próprio nome. Os fornecedores de transporte de superfície podem decidir participar em acordos de cooperação. A escolha de um acordo especial por parte dos fornecedores de transporte de superfície pode ter em conta, designadamente, o interesse dos consumidores e condicionalismos técnicos, económicos, de espaço e de capacidade.

b) Além disso, e sem prejuízo de qualquer outra disposição do presente Acordo, as transportadoras aéreas e os fornecedores indirectos de serviços de transporte de carga das Partes são autorizados, sem restrições, a contratar serviços de transporte de carga de superfície em ligação com o transporte aéreo, de ou para quaisquer pontos situados no território da Geórgia e da União Europeia ou de países terceiros, nomeadamente serviços de transporte de e para todos os aeroportos que disponham de serviços alfandegários, incluindo, quando aplicável, o direito de transportar carga sob controlo aduaneiro, nos termos das disposições legislativas e regulamentares em vigor. Independentemente de ser transportada à superfície ou por via aérea, essa carga tem acesso às infra-estruturas e aos serviços aduaneiros do aeroporto. As transportadoras aéreas podem optar por realizar o seu próprio transporte de superfície ou por prestar esse serviço através de acordos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície realizado por outras transportadoras aéreas e fornecedores indirectos de transportes aéreos de carga. Esses serviços de transporte intermodal de carga podem ser oferecidos a um preço único, combinando o transporte aéreo e o transporte de superfície, desde que os expedidores não sejam induzidos em erro sobre as características do transporte.

Locação

9 — *a*) As transportadoras aéreas de cada uma das Partes têm o direito de fornecer os serviços acordados utilizando, em regime de locação, aeronaves e tripulações de quaisquer outras transportadoras aéreas, inclusive de países terceiros, desde que todos os participantes nesses acordos cumpram as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas pelas Partes a tais acordos.

b) Nenhuma das Partes pode exigir que as transportadoras aéreas que cedem o seu equipamento em regime de locação sejam titulares de direitos de tráfego na acepção do presente Acordo.

c) A locação com tripulação *(wet-leasing),* por uma transportadora aérea da Geórgia, de uma aeronave de uma companhia aérea de um país terceiro ou, por uma transportadora aérea da União Europeia, de uma aeronave de uma companhia aérea de um país terceiro que não figure no anexo IV do presente Acordo, para exercer direitos previstos no âmbito do presente Acordo, deve ter carácter excepcional ou satisfazer necessidades temporárias. O contrato de locação deve ser submetido à aprovação prévia, quer da autoridade emissora da licença da transportadora aérea locadora, quer da autoridade competente da outra Parte.

Contratos de franquia e de utilização de marca

10 — As transportadoras aéreas de cada uma das Partes têm direito de celebrar contratos de franquia ou utilização de marca com empresas, incluindo transportadoras aéreas, de qualquer das Partes ou de países terceiros, desde que as transportadoras aéreas tenham os poderes necessários e preencham as condições prescritas nas disposições legisla-

tivas e regulamentares aplicadas pelas Partes a tais contratos, com destaque para aquelas que requerem a revelação da identidade da transportadora responsável pelo serviço.

Artigo 10.º

Direitos aduaneiros e fiscalidade

1 — À chegada ao território de uma das Partes, as aeronaves utilizadas no transporte aéreo internacional pelas transportadoras aéreas da outra Parte, o seu equipamento normal, combustível, lubrificantes, consumíveis técnicos, equipamento de terra, peças sobressalentes (incluindo motores), provisões de bordo (incluindo, entre outros, alimentos e bebidas alcoólicas e não alcoólicas, tabaco e demais produtos para venda ou consumo dos passageiros, em quantidades limitadas, durante o voo) e outros artigos destinados ou usados exclusivamente durante a operação ou a manutenção da aeronave utilizada no transporte aéreo internacional estão isentos, em condições de reciprocidade, em conformidade com a legislação aplicável, de todas as restrições à importação, impostos sobre a propriedade e sobre o capital, direitos aduaneiros, impostos especiais de consumo e outros emolumentos e taxas equiparáveis: *a*) cobrados pelas autoridades nacionais ou locais ou pela União Europeia; *b*) não baseados no custo dos serviços prestados, sob condição de esses equipamentos e provisões permanecerem a bordo da aeronave.

2 — Numa base de reciprocidade, em conformidade com a legislação aplicável, são igualmente isentos dos impostos, imposições, direitos, emolumentos e taxas referidos no n.º 1, com excepção das taxas sobre o custo dos serviços prestados:

a) As provisões de bordo introduzidas ou fornecidas no território de uma Parte e embarcadas em quantidades razoáveis para consumo nos voos de partida das aeronaves que uma transportadora aérea da outra Parte utiliza no transporte aéreo internacional, ainda que essas provisões se destinem a ser consumidas num troço da viagem efectuado sobre o território da referida Parte;

b) O equipamento de terra e as peças sobressalentes (incluindo motores) introduzidos no território de uma Parte para efeitos de assistência técnica, manutenção ou reparação das aeronaves que uma transportadora aérea da outra Parte utiliza no transporte aéreo internacional;

c) Os combustíveis, lubrificantes e consumíveis técnicos introduzidos ou fornecidos no território de uma Parte para serem usados nas aeronaves que uma transportadora aérea da outra Parte utiliza no transporte aéreo internacional, ainda que esses aprovisionamentos se destinem a um troço da viagem efectuado sobre o referido território;

d) O material impresso, previsto na legislação aduaneira de cada uma das Partes, introduzido ou fornecido no território de uma Parte e embarcado para utilização nos voos de partida das aeronaves que uma transportadora aérea da outra Parte utiliza no transporte aéreo internacional, ainda que esses fornecimentos se destinem a um troço da viagem efectuado sobre o referido território; e

e) O equipamento de segurança e de segurança operacional, para utilização nos aeroportos ou terminais de carga.

3 — Sem prejuízo de outras disposições em sentido diverso, o disposto no presente Acordo não impede uma Parte de aplicar impostos, imposições, direitos, emolumentos ou taxas sobre o combustível fornecido no seu território, numa base não discriminatória, para utilização em aeronaves de uma transportadora aérea que opere entre dois pontos situados no seu território.

4 — Pode ser exigido que os equipamentos e aprovisionamentos referidos nos n.os 1 e 2 do presente artigo sejam mantidos sob vigilância ou controlo das autoridades competentes e não sejam transferidos sem o pagamento dos devidos impostos e direitos aduaneiros.

5 — As isenções previstas no presente artigo também se aplicam aos casos em que as transportadoras aéreas de uma Parte tenham contratado com outra transportadora aérea, igualmente beneficiária dessas isenções junto da outra Parte, quer o empréstimo quer a transferência para o território da outra Parte dos artigos especificados nos n.os 1 e 2 do presente artigo.

6 — O disposto no presente Acordo não impede as partes de aplicarem impostos, imposições, direitos, emolumentos ou taxas sobre as mercadorias vendidas aos passageiros, que não as destinadas ao consumo a bordo, num segmento do serviço aéreo entre dois pontos situados no seu território em que seja permitido embarque ou desembarque.

7 — As bagagens e a carga em trânsito directo no território de uma Parte estão isentas de impostos, direitos aduaneiros, emolumentos e taxas equiparadas que não dependam do custo do serviço prestado.

8 — O equipamento de bordo normal e os materiais e aprovisionamentos habitualmente conservados a bordo das aeronaves utilizadas pelas transportadoras aéreas de qualquer das Partes só podem ser descarregados no território da outra Parte mediante autorização das autoridades aduaneiras desse território. Neste caso, podem ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades até serem reexportados ou retirados por qualquer outra via, em conformidade com a regulamentação aduaneira.

9 — O disposto no presente Acordo não afecta o regime do IVA, com excepção do imposto sobre o volume de negócios aplicável às importações. O dispositivo das convenções vigentes entre um Estado-Membro e a Geórgia, destinadas a evitar a dupla tributação do rendimento e do capital, não é alterado pelo presente Acordo.

Artigo 11.º

Taxas de utilização dos aeroportos e das infra-estruturas e serviços aeronáuticos

1 — Cada uma das Partes assegura que as taxas eventualmente impostas, pelas suas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança, às transportadoras aéreas da outra Parte pela utilização dos serviços de controlo do tráfego aéreo e de navegação aérea, dos aeroportos, dos serviços de segurança da aviação e das infra-estruturas e serviços conexos sejam adequadas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e equitativamente repartidas entre as diversas categorias de utilizadores. Essas taxas podem reflectir, mas não exceder, o custo total, para as autoridades e organismos competentes em matéria de cobrança, da oferta das infra-estruturas ou dos serviços aeroportuários e de segurança da aviação adequados, no aeroporto ou sistema aeroportuário. Tais taxas podem incluir uma razoável rendibilidade dos activos, após amortização. As infra-estruturas e os serviços sujeitos a essas taxas de utilização serão oferecidos segundo os princípios da eficácia e da economia. Em qualquer caso, as condições de aplicação dessas taxas de utilização às transportadoras aéreas da outra Parte não podem ser consideradas menos favoráveis do que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra transportadora aérea no momento da sua avaliação.

2 — Cada uma das Partes deve pedir a realização de consultas entre as autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança no seu território e as transportadoras aéreas e ou as suas organizações representativas que utilizam as infra-estruturas e serviços e deve velar por que as autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança e as transportadoras áreas ou as suas organizações representativas troquem as informações necessárias para permitir uma análise adequada da razoabilidade das taxas, em conformidade com os princípios enunciados nos n.os 1 e 2 do presente artigo. Cada uma das Partes deve velar por que as autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança avisem os utilizadores, com antecedência razoável, de qualquer proposta de alteração das taxas de utilização, de modo que essas autoridades possam ter em conta os pareceres dos utilizadores antes da introdução das alterações.

3 — Nos processos de resolução de litígios em conformidade com o artigo 23.º («Resolução de diferendos e arbitragem») do presente Acordo, uma parte só é considerada em situação de incumprimento do disposto no presente artigo se:

a) Não proceder, num prazo razoável, à revisão da taxa ou prática que é objecto da queixa da outra Parte; ou

b) Na sequência dessa revisão, não adoptar todas as medidas ao seu alcance para corrigir qualquer taxa ou prática inconsistente com o presente artigo.

Artigo 12.º

Tarifário

1 — As Partes devem permitir que as tarifas sejam fixadas livremente pelas transportadoras aéreas segundo o princípio da livre e leal concorrência.

2 — As Partes não podem exigir que as tarifas sejam registadas ou notificadas.

3 — As autoridades competentes podem realizar reuniões para debater questões como, entre outras, tarifas consideradas injustas, não razoáveis, discriminatórias ou subsidiadas.

Artigo 13.º

Estatísticas

1 — Cada uma das Partes fornecerá à outra Parte os dados estatísticos requeridos pelas disposições legislativas e regulamentares internas e, mediante pedido, outros dados estatísticos disponíveis que possam razoavelmente ser exigidos para efeitos da análise da exploração dos serviços aéreos.

2 — As Partes cooperam no âmbito do Comité Misto, em conformidade com o artigo 22.º («Comité Misto») do presente Acordo, de modo a facilitar o intercâmbio de informações estatísticas para efeitos de controlo do desenvolvimento dos serviços aéreos objecto do presente Acordo.

TÍTULO II

Cooperação regulamentar

Artigo 14.º

Segurança operacional da aviação

1 — Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo, as Partes agem em conformidade com as disposições da legislação relativa à segurança operacional da aviação especificadas na parte C do anexo III do presente Acordo, nas condições a seguir enunciadas.

2 — As Partes colaboram para assegurar a aplicação, pela Geórgia, da legislação referida no n.º 1. Para o efeito, a Geórgia participa como observadora nos trabalhos da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, a partir da data de entrada em vigor do presente Acordo.

3 — As Partes devem assegurar que as aeronaves matriculadas no território de uma Parte, que se suspeite que não cumprem as normas internacionais de segurança da aviação estabelecidas em aplicação da Convenção e que efectuam aterragens em aeroportos abertos ao tráfego aéreo internacional no território da outra Parte, sejam submetidas a inspecções na pista pelas autoridades competentes dessa outra Parte, a bordo e em torno da aeronave, para verificar a validade da sua documentação e da documentação respeitante à tripulação, bem como o seu estado aparente e o do seu equipamento.

4 — As autoridades competentes de uma das Partes podem solicitar a realização de consultas, a qualquer momento, sobre as normas de segurança aplicadas pela outra Parte.

5 — As autoridades competentes de uma das Partes adoptam todas as medidas adequadas e imediatas, sempre que verifiquem que uma aeronave, um produto ou uma operação possam:

a) Não satisfazer as normas mínimas estabelecidas em aplicação da Convenção ou da legislação especificada na parte C do anexo III do presente Acordo, consoante o caso;

b) Suscitar sérias preocupações — na sequência de uma das inspecções previstas no n.º 3 — de que uma aeronave ou a sua exploração não obedecem às normas mínimas estabelecidas em aplicação da Convenção ou da legislação especificada na parte C do anexo III do presente Acordo, consoante o caso; ou

c) Suscitar sérias preocupações de que não se mantêm em vigor nem são aplicadas, efectivamente, as normas mínimas estabelecidas em aplicação da Convenção ou da legislação especificada na parte C do anexo III do presente Acordo, consoante o caso.

6 — Se as autoridades competentes de uma das Partes tomarem medidas ao abrigo do n.º 5, devem informar prontamente as autoridades competentes da outra Parte da adopção de tais medidas, apresentando as razões que as motivaram.

7 — Se, apesar de ter deixado de haver razões para tal, as medidas adoptadas em aplicação do n.º 5 não forem suspensas, qualquer das Partes pode submeter a questão à apreciação do Comité Misto.

Artigo 15.º

Segurança da aviação

1 — Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo, as Partes agem em conformidade com as disposições da legislação da União Europeia relativa à segurança da aviação especificadas no anexo III, parte D, do presente Acordo, nas condições a seguir enunciadas.

2 — A Geórgia pode ser sujeita a uma inspecção da Comissão Europeia, de acordo com a legislação da União Europeia aplicável em matéria de segurança, conforme

o anexo III do presente Acordo. As Partes devem criar o mecanismo necessário para o intercâmbio de informações sobre os resultados dessas inspecções de segurança.

3 — Atendendo a que a garantia de segurança das aeronaves civis e dos seus passageiros e tripulações constitui uma condição prévia fundamental para a exploração de serviços aéreos internacionais, as Partes reafirmam o seu mútuo compromisso de salvaguardar a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita e, nomeadamente, as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção, da Convenção Relativa às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de Dezembro de 1970, da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de Setembro de 1971, e do Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos destinados à Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de Fevereiro de 1988, bem como da Convenção sobre a Marcação dos Explosivos Plásticos para Efeitos de Detecção, assinada em Montreal em 1 de Março de 1991, na medida em que ambas as Partes sejam partes nessas convenções e em todas as restantes convenções e protocolos no domínio da segurança da aviação civil que ambas celebraram.

4 — Sempre que solicitado, as Partes devem prestar toda a assistência mútua necessária para impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e infra-estruturas de navegação aérea, bem como quaisquer outras ameaças contra a segurança da aviação civil.

5 — Nas suas relações mútuas, as Partes devem agir em conformidade com as normas de segurança da aviação e, na medida em que as apliquem, as práticas recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e designadas por anexos à Convenção, na medida em que tais disposições de segurança sejam aplicáveis às Partes. Ambas as Partes devem exigir que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território, os operadores que tenham o seu estabelecimento principal ou residência permanente no seu território e os operadores de aeroportos situados no seu território ajam em conformidade com as referidas disposições de segurança da aviação.

6 — Cada uma das Partes deve assegurar que, no seu território, sejam tomadas medidas efectivas para proteger as aeronaves, rastrear os passageiros e a sua bagagem de mão e efectuar os controlos adequados da tripulação, da carga (incluindo bagagem de porão) e das provisões de bordo, antes e durante o embarque ou o carregamento, e que essas medidas sejam adaptadas em caso de aumento do nível de ameaça. Cada uma das Partes concorda que as suas transportadoras aéreas podem ser instadas a observar as disposições de segurança da aviação referidas no n.º 5, prescritas pela outra Parte, em matéria de entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte.

7 — Cada uma das Partes deve igualmente atender qualquer pedido da outra Parte no sentido da adopção de medidas de segurança especiais razoáveis contra uma determinada ameaça. A menos que não seja razoavelmente possível devido a uma emergência, cada uma das Partes deve informar antecipadamente a outra Parte de quaisquer medidas de segurança especiais que tencione adoptar e que possam ter impacto financeiro ou operacional significativo nos serviços de transporte aéreo prestados em conformidade com o presente Acordo. Qualquer das Partes pode requerer uma reunião do Comité Misto para discutir essas medidas de segurança, conforme prevê o artigo 22.º («Comité Misto») do presente Acordo.

8 — Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, aeroportos ou infra-estruturas de navegação aérea, as Partes devem prestar-se assistência mútua, facilitando as comunicações e tomando outras medidas adequadas, de modo a pôr rapidamente termo, e em condições de segurança, a esse incidente ou ameaça.

9 — Cada uma das Partes deve tomar todas as medidas que considerar praticáveis para assegurar que qualquer aeronave sujeita a um acto de captura ilícita ou a outros actos de interferência ilícita e que se encontre estacionada no seu território seja retida em terra, a menos que a sua partida seja imposta pelo dever imperativo de proteger vidas humanas. Sempre que possível, tais medidas devem ser tomadas com base em consultas mútuas.

10 — Se uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte violou as disposições de segurança da aviação estabelecidas no presente artigo, deve pedir consultas imediatas da outra Parte.

11 — Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º («Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações») do presente Acordo, a incapacidade de alcançar um acordo satisfatório no prazo de 15 dias a contar da data de apresentação do referido pedido constitui motivo para reter, revogar, limitar ou impor condições às autorizações de exploração das transportadoras aéreas dessa outra Parte.

12 — Se necessário, por força de uma ameaça imediata e excepcional, qualquer das Partes pode tomar medidas interinas antes do termo do prazo de 15 dias.

13 — Em caso de plena observância, pela outra Parte, do disposto no presente artigo, as medidas adoptadas nos termos do n.º 11 ficam suspensas.

Artigo 16.º

Gestão do tráfego aéreo

1 — Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo, as Partes agem em conformidade com a legislação especificada no anexo III, parte B, do presente Acordo, nas condições a seguir enunciadas.

2 — As Partes devem colaborar no domínio da gestão do tráfego aéreo a fim de alargar o Céu Único Europeu à Geórgia, com vista a reforçar as actuais normas de segurança e a eficácia global das normas gerais de tráfego aéreo na Europa, a optimizar a capacidade, a reduzir ao mínimo os atrasos e a aumentar a eficiência ambiental. Para o efeito, a Geórgia deve participar como observadora no Comité do Céu Único a partir da data de entrada em vigor do Acordo. O Comité Misto é responsável por verificar e facilitar a cooperação no domínio da gestão do tráfego aéreo.

3 — Para facilitar a aplicação da legislação relativa ao Céu Único Europeu nos respectivos territórios:

a) A Geórgia deve adoptar as medidas necessárias para ajustar as suas estruturas institucionais de gestão do tráfego aéreo ao Céu Único Europeu, nomeadamente através da garantia de que os organismos nacionais de fiscalização

competentes são, pelo menos no plano funcional, independentes dos prestadores de serviços de navegação aérea; e

b) A União Europeia deve associar a Geórgia às iniciativas operacionais relevantes nos domínios de serviços de navegação aérea, espaço aéreo e interoperabilidade decorrentes do Céu Único Europeu, nomeadamente envolvendo o mais rapidamente possível a Geórgia na criação de blocos funcionais de espaço aéreo ou estabelecendo uma coordenação adequada no âmbito do SESAR.

Artigo 17.º

Ambiente

1 — As Partes reconhecem a importância da protecção ambiental aquando da definição e da aplicação da política de aviação. As Partes reconhecem que são necessárias medidas eficazes aos níveis mundial, regional, nacional e ou local para reduzir ao mínimo o impacto da aviação civil no ambiente.

2 — Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo, as Partes agem em conformidade com a legislação relativa ao transporte aéreo especificada no anexo III, parte E, do presente Acordo.

3 — As Partes reconhecem a importância de cooperarem e, no âmbito dos debates multilaterais, considerarem os efeitos da aviação no plano ambiental, bem como garantirem que as eventuais medidas de redução de impacto sejam totalmente coerentes com os objectivos do presente Acordo.

4 — Nenhuma das disposições do presente Acordo pode ser interpretada como limitando o direito de as autoridades competentes de uma das Partes adoptarem todas as medidas adequadas para prevenir ou, de algum modo, fazer face aos impactos ambientais do transporte aéreo, desde que essas medidas sejam totalmente coerentes com os seus direitos e obrigações à luz do direito internacional e aplicadas sem distinção de nacionalidade.

Artigo 18.º

Defesa do consumidor

Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo, as Partes agem em conformidade com a legislação relativa ao transporte aéreo especificada na parte G do anexo III do presente Acordo.

Artigo 19.º

Sistemas informatizados de reservas

Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo, as Partes agem em conformidade com a legislação relativa ao transporte aéreo especificada na parte H do anexo III do presente Acordo.

Artigo 20.º

Aspectos sociais

Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo, as Partes agem em conformidade com a legislação relativa ao transporte aéreo especificada na parte F do anexo III do presente Acordo.

TÍTULO III

Disposições institucionais

Artigo 21.º

Interpretação e aplicação

1 — As Partes tomam todas as medidas adequadas, de carácter geral ou especial, para assegurar o cumprimento das obrigações decorrentes do presente Acordo e renunciam a quaisquer medidas que possam pôr em causa a realização dos objectivos do Acordo.

2 — Cada uma das Partes é responsável, no seu território, pela aplicação adequada do presente Acordo e, em particular, dos regulamentos e directivas relativos ao transporte aéreo mencionados no anexo III.

3 — Cada uma das Partes presta à outra Parte todas as informações e assistência necessárias em caso de investigação de eventuais infracções ao presente Acordo que essa outra Parte cometa no âmbito das suas competências previstas pelo presente Acordo.

4 — Sempre que uma das Partes aja ao abrigo dos poderes que lhe são conferidos pelo presente Acordo em questões de interesse material da outra Parte e que digam respeito às autoridades ou empresas dessa outra Parte, as autoridades competentes desta última devem ser plenamente informadas e deve ser-lhes dada a possibilidade de apresentarem observações antes da adopção de uma decisão final.

5 — Na medida em que as disposições do presente Acordo e as disposições dos actos especificados no anexo III do presente Acordo sejam idênticas, em substância, às correspondentes regras do Tratado da União Europeia e do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e aos actos adoptados ao abrigo do Tratado da União Europeia e do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, tais disposições devem, aquando das suas aplicação e execução, ser interpretadas em conformidade com os pertinentes acórdãos e decisões do Tribunal de Justiça e da Comissão Europeia.

Artigo 22.º

Comité Misto

1 — É criado um comité misto, composto por representantes das Partes (a seguir designado «Comité Misto»), responsável pela gestão do presente Acordo e por assegurar a sua correcta aplicação. Para o efeito, formula recomendações e toma decisões nos casos previstos no presente Acordo.

2 — As decisões do Comité Misto são adoptadas conjuntamente e têm carácter vinculativo para as Partes. São executadas pelas Partes segundo as suas próprias regras.

3 — O Comité Misto adopta o seu regulamento interno por meio de uma decisão.

4 — O Comité Misto reúne-se como e quando necessário. Qualquer das Partes pode solicitar a convocação de uma reunião.

5 — As Partes podem também solicitar uma reunião do Comité Misto para procurar resolver questões relacionadas com a interpretação ou a aplicação do presente Acordo. Essa reunião deve ter lugar o mais brevemente possível e, salvo acordo das Partes em contrário, o mais tardar dois meses a contar da data de recepção do pedido.

6 — Para efeitos da aplicação correcta do presente Acordo, as Partes trocam informações e, a pedido de qualquer delas, efectuam consultas no âmbito do Comité Misto.

7 — Se uma das Partes considerar que uma decisão do Comité Misto não foi adequadamente aplicada pela outra Parte, a primeira pode requerer a apreciação da questão pelo Comité Misto. Se o Comité Misto não puder resolver a questão no prazo de dois meses a contar da sua apresentação, a Parte requerente pode tomar medidas de salvaguarda adequadas, nos termos do artigo 24.º («Medidas de salvaguarda») do presente Acordo.

8 — Sem prejuízo do n.º 2, se o Comité Misto não decidir sobre determinada questão no prazo de seis meses a contar da data em que esta lhe tiver sido apresentada, as Partes podem adoptar as medidas de salvaguarda temporárias que se revelem adequadas, nos termos do artigo 24.º («Medidas de salvaguarda) do presente Acordo.

9 — Em conformidade com o artigo 6.º («Investimento») do presente Acordo, o Comité Misto examina as questões relativas a investimentos bilaterais, em caso de participação maioritária, ou a mudanças no controlo efectivo das transportadoras aéreas das Partes.

10 — O Comité Misto promove também a cooperação:

a) Encorajando o intercâmbio de peritos sobre novas iniciativas e novidades legislativas ou regulamentares, nomeadamente nos domínios da segurança, da segurança operacional, do ambiente, da infra-estrutura aeronáutica (incluindo faixas horárias), do ambiente concorrencial e da defesa do consumidor;

b) Analisando as condições de mercado que afectam os serviços aéreos abrangidos pelo presente Acordo;

c) Realizando uma análise periódica dos efeitos sociais da aplicação do Acordo, nomeadamente a nível do emprego, e procurando respostas adequadas para as preocupações consideradas legítimas;

d) Estudando áreas potenciais de aperfeiçoamento do Acordo, incluindo recomendações com vista à sua revisão;

e) Acordando, com base em consenso, propostas, abordagens ou documentos de natureza processual directamente relacionados com o funcionamento do Acordo;

f) Estudando e preparando assistência técnica nos domínios abrangidos pelo Acordo; e

g) Estimulando a cooperação nos fóruns internacionais pertinentes.

Artigo 23.º

Resolução de diferendos e arbitragem

1 — Em caso de litígio relativo à interpretação ou à aplicação do presente Acordo, as Partes devem esforçar-se, em primeiro lugar, por solucioná-lo mediante consultas formais no âmbito do Comité Misto, em conformidade com o n.º 5 do artigo 22.º («Comité Misto») do Acordo.

2 — Qualquer das Partes pode remeter um litígio relativo à aplicação ou à interpretação do presente Acordo, que não tenha sido possível resolver nos termos do n.º 1, a um painel de arbitragem composto de três árbitros, segundo o procedimento a seguir estabelecido:

a) Cada uma das Partes nomeia um árbitro no prazo de 60 dias a contar da data de recepção da notificação do pedido de arbitragem pelo painel de arbitragem, apresentado pela outra Parte por via diplomática; o terceiro árbitro é nomeado pelos dois primeiros no prazo adicional de 60 dias. Se uma das Partes não nomear um árbitro no prazo acordado ou se o terceiro árbitro não for nomeado no prazo acordado, qualquer das Partes pode solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que nomeie um ou mais árbitros, conforme necessário;

b) O terceiro árbitro, nomeado nos termos da alínea *a*), deve ser nacional de um país terceiro e agir como presidente do painel de arbitragem;

c) O painel de arbitragem aprova o seu regulamento interno; e

d) Sem prejuízo da decisão final do painel de arbitragem, as despesas iniciais da arbitragem são repartidas equitativamente pelas Partes.

3 — A pedido de uma das Partes, o painel pode ordenar à outra Parte que adopte medidas cautelares provisórias na pendência da decisão final do painel.

4 — As decisões, provisórias ou definitivas, do painel de arbitragem têm carácter vinculativo para as Partes.

5 — Se uma das Partes não acatar uma decisão tomada pelo painel de arbitragem ao abrigo do presente artigo no prazo de 30 dias a contar da sua notificação, a outra Parte pode, enquanto se mantiver o incumprimento, limitar, suspender ou revogar os direitos ou privilégios que tiver concedido à Parte em falta no âmbito do presente Acordo.

Artigo 24.º

Medidas de salvaguarda

1 — As Partes adoptam todas as medidas gerais ou específicas necessárias ao cumprimento das obrigações que lhes incumbem por força do presente Acordo. As Partes garantem o cumprimento dos objectivos estabelecidos no presente Acordo.

2 — Se uma das Partes considerar que a outra não cumpriu uma das obrigações que lhe incumbem por força do presente Acordo, pode adoptar as medidas de salvaguarda adequadas. As medidas de salvaguarda devem ser limitadas em âmbito e duração ao estritamente necessário para remediar a situação ou manter o equilíbrio do presente Acordo. É concedida prioridade às medidas que menos afectem o funcionamento do presente Acordo.

3 — A Parte que tencione tomar medidas de salvaguarda notifica prontamente a outra Parte através do Comité Misto e fornece todas as informações relevantes.

4 — As Partes dão imediatamente início a consultas no âmbito do Comité Misto para encontrar uma solução mutuamente aceitável.

5 — Sem prejuízo do disposto na alínea *d*) do artigo 3.º («Autorização»), na alínea *d*) no artigo 5.º («Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações»), e nos artigos 14.º («Segurança operacional da aviação») e 15.º («Segurança da aviação»), a Parte em causa não pode tomar medidas de salvaguarda antes de decorrido o prazo de um mês a contar da data da notificação prevista no n.º 3, salvo se o processo de consultas previsto no n.º 4 tiver sido concluído antes do termo do prazo fixado.

6 — A Parte em causa deve notificar sem demora o Comité Misto das medidas tomadas, fornecendo todas as informações pertinentes.

7 — As medidas tomadas nos termos do presente artigo são suspensas logo que a Parte em falta cumprir o disposto no presente Acordo.

Artigo 25.º

Relação com outros acordos

1 — O disposto no presente Acordo prevalece sobre as correspondentes disposições dos acordos bilaterais vigentes entre a Geórgia e os Estados-Membros. Os actuais direitos de tráfego decorrentes desses acordos bilaterais, que não sejam abrangidos pelo presente Acordo, podem, todavia, continuar a ser exercidos, desde que não se verifique qualquer discriminação entre os Estados-Membros e os seus nacionais.

2 — As Partes consultam o Comité Misto, a pedido de qualquer delas, com vista a recomendar a eventual adesão da Geórgia ao Acordo EACE.

3 — Se as Partes aderirem a um acordo multilateral ou aprovarem uma decisão adoptada pela ICAO ou outra organização internacional que trate de matérias reguladas pelo presente Acordo, consultam o Comité Misto para determinar se o presente Acordo deve ser revisto para ter em conta essa evolução.

Artigo 26.º

Alterações

1 — Se uma das Partes pretender alterar o disposto no presente Acordo, notifica o Comité Misto em conformidade, para que este tome uma decisão.

2 — O Comité Misto pode decidir modificar os anexos do presente Acordo mediante proposta de uma das Partes e nos termos do presente artigo.

3 — A alteração do presente Acordo entra em vigor após a conclusão dos procedimentos internos de cada uma das Partes.

4 — O presente Acordo não prejudica o direito de cada Parte de adoptar unilateralmente nova legislação ou de alterar a legislação vigente em matéria de transportes aéreos ou num domínio associado mencionado no anexo III, desde que respeite o princípio da não-discriminação e o disposto no presente Acordo.

5 — Se uma das Partes ponderar a adopção de nova legislação ou de uma alteração à sua legislação vigente em matéria de transportes aéreos ou num domínio associado mencionado no anexo III do presente Acordo, deve informar a outra Parte, conforme adequado e possível. A pedido de qualquer das Partes, pode realizar-se no Comité Misto uma troca de pontos de vista.

6 — Cada uma das Partes deve informar regularmente e o mais brevemente possível a outra Parte sobre nova legislação adoptada ou alterações à sua legislação vigente em matéria de transportes aéreos ou num domínio associado mencionado no anexo III do presente Acordo. A pedido de qualquer das Partes, o Comité Misto procede, no prazo de 60 dias, a uma troca de pontos de vista sobre as repercussões dessa nova legislação ou alteração no funcionamento adequado do presente Acordo.

7 — Na sequência da troca de pontos de vista referida no n.º 6, o Comité Misto:

a) Adopta uma decisão de revisão do anexo III do presente Acordo por forma a nele integrar, se necessário, numa base de reciprocidade, a nova legislação ou a alteração em causa;

b) Adopta uma decisão determinando que a nova legislação ou a alteração em questão é considerada conforme com o presente Acordo; ou

c) Recomenda quaisquer outras medidas, a adoptar num prazo razoável, para salvaguardar o funcionamento adequado do presente Acordo.

Artigo 27.º

Denúncia

Qualquer das partes pode, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte, por via diplomática, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. A notificação é enviada simultaneamente à ICAO e ao Secretariado da Organização das Nações Unidas. O presente Acordo cessa às 00.00 horas GMT do final da temporada de tráfego da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA), em curso um ano a contar da data de notificação escrita da denúncia, salvo se essa notificação for retirada por acordo mútuo das Partes antes de terminado este prazo.

Artigo 28.º

Registo na Organização da Aviação Civil Internacional e no Secretariado da Organização das Nações Unidas

O presente Acordo e todas as suas eventuais alterações devem ser registados na ICAO e no Secretariado da Organização das Nações Unidas.

Artigo 29.º

Aplicação provisória e entrada em vigor

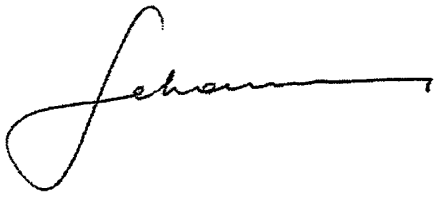
1 — O presente Acordo entra em vigor no prazo de um mês a contar da data da última nota diplomática trocada entre as Partes Contratantes confirmando a conclusão de todas as formalidades necessárias. Para efeitos deste intercâmbio de notas, a Geórgia entrega ao Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia a sua nota diplomática dirigida à União Europeia e aos seus Estados-Membros e o Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia entrega à Geórgia a nota diplomática da União Europeia e dos seus Estados-Membros. A nota diplomática da União Europeia e dos seus Estados-Membros deve incluir as comunicações de cada Estado-Membro confirmando a conclusão das formalidades necessárias à entrada em vigor do presente Acordo.

2 — Não obstante o disposto no n.º 1 do presente artigo, as Partes acordam na aplicação provisória do presente Acordo, em conformidade com os respectivos procedimentos internos e ou legislação nacional, a partir do primeiro dia do mês seguinte à data da última nota trocada entre as Partes em que estas se notificam reciprocamente da conclusão dos procedimentos necessários à aplicação.

Em fé do que os abaixo assinados, com os devidos poderes para o efeito, apuseram as suas assinaturas no presente Acordo.

Feito em Bruxelas, em 2 de Dezembro de 2010, em duplo exemplar, nas línguas alemã, búlgara, checa, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, romena, sueca e georgiana, fazendo igualmente fé todos os textos.

Voor het Koninkrijk België:
Pour le Royaume de Belgique:
Für das Königreich Belgien:

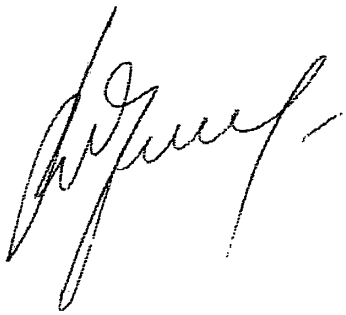


Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

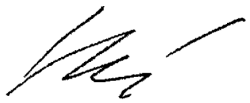
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България:



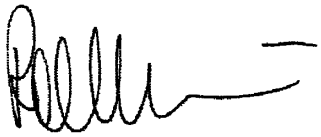
Za Českou republikn:



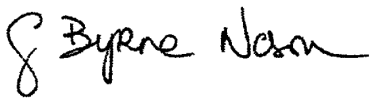
På Kongeriget Danmarks vegne:

Für die Bundesrepublik Deutschland:

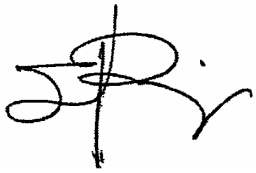
Eesti Vabariigi nimel:



Thar cheann Na hÉireann:
For Ireland:

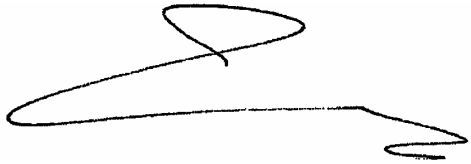


Για την Ελληνική Δημοκρατία:

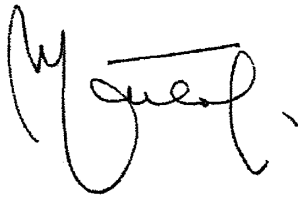


Por el Reino de España:

Pour la République française:

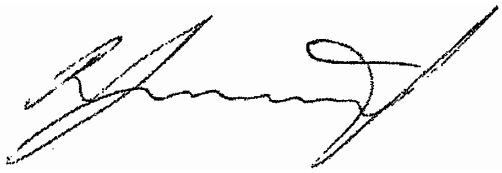


Per la Repubblica italiana:



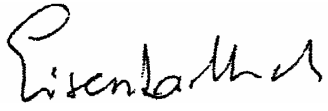
Για την Κυπριακή Δημοκρατία:

Latvijas Republikas vârdâ:

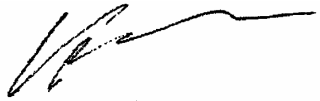


Lietuvos Respublikos vardu:

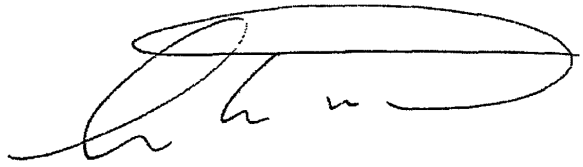
Pour le Grand-Duché de Luxemburg:



A Magyar Köztársaság részéröl:



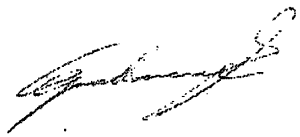
Għal Malta:



Voor het koninkrijk der Nederlanden:

Für die Republik Österreich:

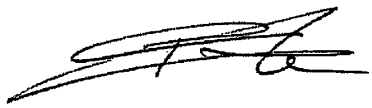
W imieniu Rzeczypnspnlitej Polskiej:



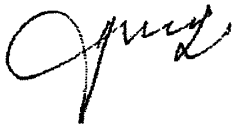
Pela República Portuguesa:

Pentru României:

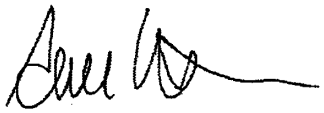
Za Republiko Slovenijo:



Za Slovenskú republiku:



Suomen tasavallan puolesta:
För Republiken Finland:



För Konungariket Severige:

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ενωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienîbas vârdã
Europos Sajungos vardu
Az Európai Unió részéröl
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeanã
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

საქართველოს სახელით

ANEXO I

Serviços acordados e rotas especificadas

1 — O presente anexo é abrangido pelas disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo.

2 — Cada uma das Partes concede às transportadoras aéreas da outra Parte o direito de operar serviços de transporte aéreo nas seguintes rotas especificadas:

a) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia: qualquer ponto na União Europeia — um ou mais pontos intermédios nos países Euromed, países EACE, ou países enumerados no anexo IV — qualquer ponto na Geórgia — pontos além destes.

b) No caso das transportadoras aéreas da Geórgia: qualquer ponto intermédio na Geórgia — um ou mais pontos intermédios nos países Euromed, países EACE ou países enumerados no anexo IV — qualquer ponto na União Europeia.

3 — Os serviços operados nos termos do disposto no n.º 2 do presente anexo têm origem ou destino no território da Geórgia, no caso das transportadoras aéreas da Geórgia, e no território da União Europeia, no caso das transportadoras aéreas da União Europeia.

4 — As transportadoras aéreas de cada uma das Partes podem, ao seu critério, numa ou em todas as rotas:

a) Operar voos num único sentido ou em ambos os sentidos;
b) Combinar diferentes números de voo numa única operação de aeronave;
c) Servir pontos intermédios, conforme especificado no n.º 2 do presente anexo, e pontos nos territórios das Partes, independentemente da combinação ou ordem;
d) Omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
e) Transferir tráfego de qualquer uma das suas aeronaves para qualquer outra das suas aeronaves, em qualquer ponto;
f) Efectuar escalas em quaisquer pontos, dentro e fora do território de qualquer das Partes;
g) Transportar tráfego em trânsito através do território da outra Parte Contratante; e
h) Combinar tráfego na mesma aeronave, independentemente da origem desse tráfego.

5 — As Partes autorizam as transportadoras aéreas a definir a frequência e a capacidade de transporte aéreo internacional oferecidas, segundo considerações comerciais de mercado. Por força desse direito, as Partes não devem limitar unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade do serviço, nem o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas transportadoras aéreas da outra Parte Contratante, excepto por motivos de ordem aduaneira, técnica, operacional, ambiental ou de protecção sanitária ou nos termos do artigo 8.º («Ambiente concorrencial») do presente Acordo.

6 — As transportadoras aéreas de cada uma das Partes podem operar, nomeadamente no âmbito de acordos de partilha de código, entre quaisquer pontos situados num país terceiro não incluído nas rotas especificadas, desde que não exerçam direitos de quinta liberdade.

ANEXO II

Disposições transitórias

1 — A execução e a aplicação, pela Geórgia, de todas as disposições da legislação da União Europeia relativa ao transporte aéreo indicadas no anexo III do presente Acordo, com excepção da legislação relativa à segurança referida na parte D do mesmo anexo, devem ser objecto de uma avaliação sob a responsabilidade da União Europeia, validada por uma decisão do Comité Misto. Essa avaliação deve ser efectuada, o mais tardar, dois anos após a entrada em vigor do Acordo.

2 — Não obstante o disposto no anexo I do presente Acordo, os serviços acordados e as rotas especificadas não incluem, até à adopção da decisão referida no n.º 1 do presente anexo, o exercício de direitos de quinta liberdade, inclusive para as transportadoras aéreas da Geórgia entre pontos situados no território da União Europeia.

Os direitos de tráfego já concedidos por um dos acordos bilaterais entre a Geórgia e os Estados membros da União Europeia podem, contudo, continuar a ser exercidos, desde que entre as transportadoras aéreas da União Europeia não exista discriminação por motivo da nacionalidade.

3 — A execução, pela Geórgia, da legislação relativa à segurança da aviação deve ser objecto de uma avaliação sob a responsabilidade da União Europeia, validada por uma decisão do Comité Misto. Essa avaliação deve ser efectuada, o mais tardar, três anos após a entrada em vigor do presente Acordo. Entretanto, a Geórgia deve aplicar o Documento n.º 30 da CEAC.

4 — No final do período transitório, a parte confidencial da legislação relativa à segurança, constante do anexo III, parte D, do presente Acordo, deve ser disponibilizada à autoridade georgiana competente, sem prejuízo de um acordo sobre intercâmbio de informações sensíveis do ponto de vista da segurança, incluindo informações classificadas da UE.

5 — A transição gradual da Geórgia para a plena aplicação da legislação da União Europeia relativa ao transporte aéreo indicada no anexo III do presente Acordo pode ser sujeita a avaliações periódicas. Essas avaliações devem ser efectuadas pela Comissão Europeia, em cooperação com a Geórgia.

6 — A partir da data da decisão referida no n.º 1 do presente anexo, a Geórgia deve aplicar regras de concessão de licenças de exploração substancialmente equivalentes às constantes do capítulo II do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade. O disposto no artigo 4.º do presente Acordo, em relação ao reconhecimento mútuo das decisões reguladoras relativas à capacidade e ou à nacionalidade tomadas pelas autoridades competentes da Geórgia, deve ser aplicado pelas autoridades competentes da União Europeia após a confirmação pelo Comité Misto da plena aplicação, pela Geórgia, das referidas regras de concessão de licenças de exploração.

7 — Sem prejuízo de uma decisão no âmbito do Comité Misto ou do artigo 24.º («Medidas de salvaguarda»), a aeronavegabilidade das aeronaves matriculadas na data de assinatura no registo georgiano e utilizadas pelos operadores sob o controlo regulamentar da Geórgia, que não possuam certificado de tipo emitido pela AESA em conformidade com a pertinente legislação da UE enunciada no anexo III, parte C, do presente Acordo, pode ser gerida sob a responsabilidade das autoridades georgianas competentes, em conformidade com as disposições nacionais aplicáveis pela Geórgia, até:

a) 1 de Janeiro de 2015 para certas aeronaves afectas a operações exclusivamente de carga;
b) 31 de Dezembro de 2019 para certos helicópteros e aeronaves leves e ultraleves afectas a operações como busca e salvamento, trabalho aéreo, formação, emergência, voos agrícolas e humanitários em conformidade com os certificados de exploração das respectivas transportadoras, desde que as aeronaves cumpram as normas internacionais de segurança da aviação estabelecidas nos termos da Convenção. Essas aeronaves não podem beneficiar de quaisquer direitos adicionais concedidos ao abrigo do presente Acordo uma vez adoptada a decisão referida no n.º 1 do presente anexo.

ANEXO III

(sujeito a actualização periódica)

Regras aplicáveis à aviação civil

Salvo indicação em contrário no presente anexo ou no anexo II («Disposições transitórias») do presente Acordo, as «disposições aplicáveis» dos actos a seguir mencionados são aplicáveis em conformidade com o Acordo. Quando

necessário, são indicadas adaptações específicas a seguir a cada acto:

A — Acesso ao mercado e questões conexas

N.º 95/93:

Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade, com a redacção que lhe foi dada pelos seguintes actos:

Regulamento (CE) n.º 894/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Maio, que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho;

Regulamento (CE) n.º 1554/2003, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho, que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho;

Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º e n.º 2 do artigo 14.º-A.

No que se refere à aplicação do n.º 2 do artigo 12.º, onde se lê «Comissão» deve ler-se «Comité Misto».

N.º 96/67:

Directiva n.º 96/67/CE, do Conselho, de 15 de Outubro, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 25.º e anexo.

No que se refere à aplicação do artigo 10.º, onde se lê «Estados-Membros» deve ler-se «Estados-Membros da União Europeia».

No que se refere à aplicação do n.º 2 do artigo 20.º, onde se lê «Comissão» deve ler-se «Comité Misto».

N.º 785/2004:

Regulamento (CE) n.º 785/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, relativo aos requisitos de seguro para transportadoras aéreas e operadores de aeronaves.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 8.º e artigo 10.º, n.º 2.

N.º 2009/12:

Directiva n.º 2009/12/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março, relativa às taxas aeroportuárias.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º

B — Gestão do tráfego aéreo

N.º 549/2004:

Regulamento (CE) n.º 549/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu (regulamento-quadro).

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 4.º, artigo 6.º e artigos 9.º a 14.º

N.º 550/2004:

Regulamento (CE) n.º 550/2004. do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu (regulamento relativo à prestação de serviços).

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 19.º, anexos I e II.

N.º 551/2004:

Regulamento (CE) n.º 551/2004. do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu (regulamento relativo ao espaço aéreo).

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 11.º

N.º 552/2004:

Regulamento (CE) n.º 552/2004. do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (regulamento relativo à interoperabilidade).

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º e anexos I a V.

N.º 2096/2005:

Regulamento (CE) n.º 2096/2005, da Comissão, de 20 de Dezembro, que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea, com a redacção que lhe foi dada pelos seguintes actos:

Regulamento (CE) n.º 1315/2007, da Comissão, de 8 de Novembro, relativo à supervisão da segurança na gestão do tráfego aéreo e que altera o Regulamento (CE) n.º 2096/2005;

Regulamento (CE) n.º 482/2008, da Comissão, de 30 de Maio, que estabelece um sistema de garantia de segurança do *software,* a aplicar pelos prestadores de serviços de navegação aérea, e que altera o anexo II do Regulamento (CE) n.º 2096/2005;

Regulamento (CE) n.º 668/2008, da Comissão, de 15 de Julho, que altera os anexos II a V do Regulamento (CE) n.º 2096/2005, da Comissão, que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea no que diz respeito a métodos de trabalho e procedimentos operacionais.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 9.º e anexos I a V.

N.º 2150/2005:

Regulamento (CE) n.º 2150/2005, da Comissão, de 23 de Dezembro, que estabelece regras comuns para a utilização flexível do espaço aéreo.

N.º 2006/23:

Directiva n.º 2006/23/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Abril, relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 16.º, artigos 18.º a 20.º e anexos I a IV.

N.º 730/2006:

Regulamento (CE) n.º 730/2006, da Comissão, de 11 de Maio, relativo à classificação do espaço aéreo e ao acesso dos voos de acordo com as regras do voo visual acima do nível de voo 195.

N.º 1794/2006:

Regulamento (CE) n.º 1794/2006, da Comissão, de 6 de Dezembro, que estabelece o regime comum de tarifação dos serviços de navegação aérea.

N.º 1033/2006:

Regulamento (CE) n.º 1033/2006, da Comissão, de 4 de Julho, que estabelece as regras relativas aos procedimentos aplicáveis aos planos de voo, na fase anterior ao voo, no céu único europeu.

N.º 1032/2006:

Regulamento (CE) n.º 1032/2006, da Comissão, de 6 de Julho, que estabelece regras relativamente aos sistemas automáticos de intercâmbio de dados de voo para efeitos de comunicação, coordenação e transferência de voos entre unidades de controlo do tráfego aéreo.

N.º 219/2007:

Regulamento (CE) n.º 219/2007, do Conselho, de 27 de Fevereiro, relativo à constituição de uma empresa comum para a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR).

Disposições aplicáveis: n.os 1 e 2 e 5 a 7 do artigo 1.º, artigos 2.º e 3.º, n.º 1, do artigo 4.º e anexo.

N.º 633/2007:

Regulamento (CE) n.º 633/2007, da Comissão, de 7 de Junho, que estabelece requisitos para a aplicação de um protocolo de transferência de mensagens de voo utilizado para efeitos de notificação, coordenação e transferência de voos entre órgãos de controlo do tráfego aéreo.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 7.º, segundo e terceiro períodos do artigo 8.º e anexos I a IV.

N.º 1265/2007:

Regulamento (CE) n.º 1265/2007, da Comissão, de 26 de Outubro, que estabelece os requisitos de espaçamento dos canais para as comunicações de voz ar-solo no céu único europeu.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 9.º e anexos I a IV.

N.º 1315/2007:

Regulamento (CE) n.º 1315/2007, da Comissão, de 8 de Novembro, relativo à supervisão da segurança na gestão do tráfego aéreo e que altera o Regulamento (CE) n.º 2096/2005.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 15.º

N.º 482/2008:

Regulamento (CE) n.º 482/2008, da Comissão, de 30 de Maio, que estabelece um sistema de garantia de segurança do *software,* a aplicar pelos prestadores de serviços de navegação aérea, e que altera o anexo II do Regulamento (CE) n.º 2096/2005.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 5.º e anexos I e II.

N.º 668/2008:

Regulamento (CE) n.º 668/2008, da Comissão, de 15 de Julho, que altera os anexos II a V do Regulamento (CE) n.º 2096/2005, da Comissão, que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea no que diz respeito a métodos de trabalho e procedimentos operacionais.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º e 2.º

N.º 1361/2008:

Regulamento (CE) n.º 1361/2008, do Conselho, de 16 de Dezembro, que altera o Regulamento (CE) n.º 219/2007, relativo à constituição de uma empresa comum para a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR).

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 5.º (com excepção do n.º 6 do artigo 1.º) e anexo (com excepção dos pontos 11 e 12).

N.º 29/2009:

Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de Janeiro, que estabelece os requisitos aplicáveis aos serviços de ligações de dados no céu único europeu.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 15.º e anexos I a VII.

N.º 30/2009:

Regulamento (CE) n.º 30/2009, da Comissão, de 16 de Janeiro, que altera o Regulamento (CE) n.º 1032/2006, no que respeita às regras aplicáveis aos sistemas automáticos de intercâmbio de dados de voo que servem de suporte aos serviços de ligações de dados.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º e 2.º e anexo.

N.º 262/2009:

Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de Março, que estabelece requisitos para a atribuição e a utilização coordenadas dos códigos de interrogador Modo S para o céu único europeu.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 13.º e anexos I a III.

N.º 1070/2009:

Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro, que altera os Regulamentos (CE) n.os 549/2004, 550/2004, 551/2004, e 552/2004, a fim de melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 5.º (com excepção do n.º 4 do artigo 1.º).

C — Segurança operacional da aviação

N.º 3922/91:

Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de Dezembro, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil, com a redacção que lhe foi dada pelos seguintes actos:

Regulamento (CE) n.º 2176/96, da Comissão, de 13 de Novembro, que adapta ao progresso científico e técnico o Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho;

Regulamento (CE) n.º 1069/1999, da Comissão, de 25 de Maio, que adapta ao progresso científico e técnico o Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho;

Regulamento (CE) n.º 2871/2000, da Comissão, de 28 de Dezembro, que adapta ao progresso científico e técnico o Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil;

Regulamento (CE) n.º 1592/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação;

Regulamento (CE) n.º 1899/2006, de 12 de Dezembro, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil;

Regulamento (CE) n.º 1900/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Dezembro, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil;

Regulamento (CE) n.º 8/2008, da Comissão, de 11 de Dezembro de 2007, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil;

Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de Agosto, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º, 12.º e 13.º (com excepção do n.º 1 do artigo 4.º e do segundo período do n.º 2 do artigo 8.º) e anexos I a III.

No que se refere à aplicação do artigo 12.º, onde se lê «Estados-Membros» deve ler-se «Estados-Membros da União Europeia».

N.º 216/2008:

Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva n.º 91/670/CEE, do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002, e a Directiva n.º 2004/36/CE;

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 68.º (com excepção do artigo 65.º), segundo período do n.º 1 e n.º 4 do artigo 69.º e anexos I a VI;

com a redacção que lhe foi dada pelos seguintes actos:

Regulamento (CE) n.º 690/2009, da Comissão, de 30 de Julho, que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva n.º 91/670/CEE, do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002, e a Directiva n.º 2004/36/CE;

Regulamento (CE) n.º 1108/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro, que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008, no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea, e que revoga a Directiva n.º 2006/23/CE.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 3.º (com excepção do n.º 7 do artigo 1.º, que estabelece os novos n.º 5 do artigo 8.º-A, n.º 6 do artigo 8.º-B e n.º 10 do 8.º-C) e anexo.

N.º 94/56:

Directiva n.º 94/56/CE, do Conselho, de 21 de Novembro, que estabelece os princípios fundamentais que regem os inquéritos sobre os acidentes e os incidentes no domínio da aviação civil.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º

N.º 2003/42:

Directiva n.º 2003/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Junho, relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 11.º, anexos I e II.

N.º 1321/2007:

Regulamento (CE) n.º 1321/2007, da Comissão, de 12 de Novembro, que estabelece normas de execução para a integração, num repositório central, das informações sobre ocorrências na aviação civil, comunicadas em conformidade com a Directiva n.º 2003/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 4.º

N.º 1330/2007:

Regulamento (CE) n.º 1330/2007, da Comissão, de 24 de Setembro, que estabelece normas de execução para a divulgação, às partes interessadas, das informações sobre as ocorrências na aviação civil a que se refere o n.º 2 do artigo 7.º da Directiva n.º 2003/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º e anexos I e II.

N.º 1702/2003:

Regulamento (CE) n.º 1702/2003, da Comissão, de 24 de Setembro, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção, com a redacção que lhe foi dada pelos seguintes actos:

Regulamento (CE) n.º 381/2005 da Comissão, de 7 de Março, relativo à alteração do Regulamento (CE) n.º 1702/2003;

Regulamento (CE) n.º 706/2006, da Comissão, de 8 de Maio, relativo à alteração do Regulamento (CE) n.º 1702/2003, no que respeita ao período durante o qual os Estados-Membros podem emitir licenças de duração limitada;

Regulamento (CE) n.º 335/2007, da Comissão, de 28 de Março, que altera o Regulamento (CE) n.º 1702/2003, no que respeita às regras de execução relativas à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos;

Regulamento (CE) n.º 375/2007, da Comissão, de 30 de Março, relativo à alteração do Regulamento (CE) n.º 1702/2003, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção;

Regulamento (CE) n.º 287/2008, da Comissão, de 28 de Março, relativo ao prolongamento do prazo de validade previsto no n.º 3 do artigo 2.º-C do Regulamento (CE) n.º 1702/2003;

Regulamento (CE) n.º 1057/2008, da Comissão, de 27 de Outubro, que altera o apêndice II do anexo do Regulamento (CE) n.º 1702/2003, no que respeita ao certificado de avaliação da aeronavegabilidade (formulário 15a da EASA);

Regulamento (CE) n.º 1194/2009, da Comissão, de 30 de Novembro, que altera o Regulamento (CE) n.º 1702/2003, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos

produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção.

Nota. — Corrigido pela rectificação ao Regulamento (CE) n.º 1194/2009, da Comissão, de 30 de Novembro, que altera o Regulamento (CE) n.º 1702/2003, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção (*JO* L n.º 321, de 8 de Dezembro de 2009).

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 4.º e anexo. Os prazos de transição referidos neste regulamento são determinados pelo Comité Misto.

N.º 2042/2003:

Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas, com a redacção que lhe foi dada pelos seguintes actos:

Regulamento (CE) n.º 707/2006, da Comissão, de 8 de Maio, relativo à alteração do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003, no que respeita aos certificados de duração limitada, assim como os anexos I e III;

Regulamento (CE) n.º 376/2007, da Comissão, de 30 de Março, que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas;

Regulamento (CE) n.º 1056/2008, da Comissão, de 27 de Outubro, que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas;

Regulamento (CE) n.º 127/2010, da Comissão, de 5 de Fevereiro, que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 6.º e anexos I a IV.

N.º 104/2004:

Regulamento (CE) n.º 104/2004, da Comissão, de 22 de Janeiro, que estabelece regras relativas à organização e composição da Câmara de Recurso da Agência Europeia para a Segurança da Aviação.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 7.º e anexo.

N.º 593/2007:

Regulamento (CE) n.º 593/2007, da Comissão, de 31 de Maio, relativo aos honorários e às taxas cobrados pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação, com a redacção que lhe foi dada pelos seguintes actos:

Regulamento (CE) n.º 1356/2008, da Comissão, de 23 de Dezembro, que altera o Regulamento (CE) n.º 593/2008, relativo aos honorários e às taxas cobrados pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º, n.º 2 do artigo 14.º e anexo.

N.º 736/2006:

Regulamento (CE) n.º 736/2006, da Comissão, de 16 de Maio, relativo aos métodos de trabalho da Agência Europeia para a Segurança da Aviação no que respeita à realização de inspecções de normalização.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 18.º

N.º 768/2006:

Regulamento (CE) n.º 768/2006, da Comissão, de 19 de Maio, relativo à aplicação da Directiva n.º 2004/36/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, no respeitante à recolha e ao intercâmbio de informações sobre a segurança das aeronaves que utilizam aeroportos comunitários, bem como à gestão do sistema de informação.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 5.º

N.º 2111/2005:

Regulamento (CE) n.º 2111/2005, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Dezembro, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Directiva n.º 2004/36/CE.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 13.º e anexo.

Regulamento (CE) n.º 473/2006, da Comissão, de 22 de Março, que estabelece regras de execução para a lista comunitária de transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, do Parlamento Europeu e do Conselho.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 6.º e anexos A a C.

Regulamento (CE) n.º 474/2006, da Comissão, de 22 de Março, que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, do Parlamento Europeu e do Conselho, com as sucessivas alterações.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 3.º e anexos A e B.

D — Segurança da aviação

N.º 300/2008:

Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 18.º, artigo 21.º e anexo.

N.º 18/2010:

Regulamento (UE) n.º 18/2010, da Comissão, de 8 de Janeiro, que altera o Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, no que respeita às especificações para os programas nacionais de controlo da qualidade no domínio da segurança da aviação civil.

N.º 272/2009:

Regulamento (CE) n.º 272/2009, da Comissão, de 2 de Abril, que complementa as normas de base comuns para a protecção da aviação civil definidas no anexo ao Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho.

N.º 1254/2009:

Regulamento (UE) n.º 1254/2009, da Comissão, de 18 de Dezembro, relativo ao estabelecimento de critérios que permitam aos Estados-Membros derrogar às normas de base comuns no domínio da segurança da aviação civil e adoptar medidas de segurança alternativas.

Regulamento (UE) n.º …/… da Comissão, de … de …, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação (em fase de adopção pela UE).

Decisão n.º …/…/UE, da Comissão, de … de …, relativa ao estabelecimento de medidas de execução das normas de base comuns no domínio da segurança da aviação e que contém as informações a que se refere o artigo 18.º, alínea *a*), do Regulamento (CE) n.º 300/2008 (em fase de adopção pela UE).

E — Ambiente

N.º 2006/93:

Directiva n.º 2006/93/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro, relativa à regulação da exploração dos aviões que dependem do anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, volume 1, segunda parte, capítulo 3, segunda edição.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 6.º e anexos I e II.

N.º 2002/30:

Directiva n.º 2002/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Março, relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários, com as alterações e as adaptações decorrentes dos Actos de Adesão de 2003 e 2005.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 15.º e anexos I e II.

N.º 2002/49:

Directiva n.º 2002/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 16.º e anexos I a VI.

F — Aspectos sociais

N.º 2000/79:

Directiva n.º 2000/79/CE, do Conselho, de 27 de Novembro, respeitante à aplicação do acordo europeu sobre a organização do tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil, celebrado pela Associação das Companhias Aéreas Europeias (AEA), a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), a Associação Europeia do Pessoal Navegante (ECA), a Associação das Companhias Aéreas das Regiões da Europa (ERA) e a Associação Internacional de Chárteres Aéreos (AICA).

Disposições aplicáveis: artigos 2.º e 3.º e anexo.

N.º 2003/88:

Directiva n.º 2003/88/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de Novembro, relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 19.º, 21.º a 24.º e 26.º a 29.º

G — Defesa do consumidor

N.º 90/314:

Directiva n.º 90/314/CEE, do Conselho, de 13 de Junho, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º

N.º 95/46:

Directiva n.º 95/46/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 34.º

N.º 2027/97:

Regulamento (CE) n.º 2027/97, do Conselho, de 9 de Outubro, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, com a redacção que lhe foi dada pelos seguintes actos:

Regulamento (CE) n.º 889/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Maio, que altera o Regulamento (CE) n.º 2027/97, do Conselho.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 8.º

N.º 261/2004:

Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 17.º

N.º 1107/2006:

Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Julho, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 17.º e anexos I e II.

H — Outra legislação

N.º 80/2009:

Regulamento (CE) n.º 80/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Janeiro, relativo a um código de conduta para os sistemas informatizados de reserva e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 2299/89, do Conselho.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 18.º e anexos I e II.

ANEXO IV

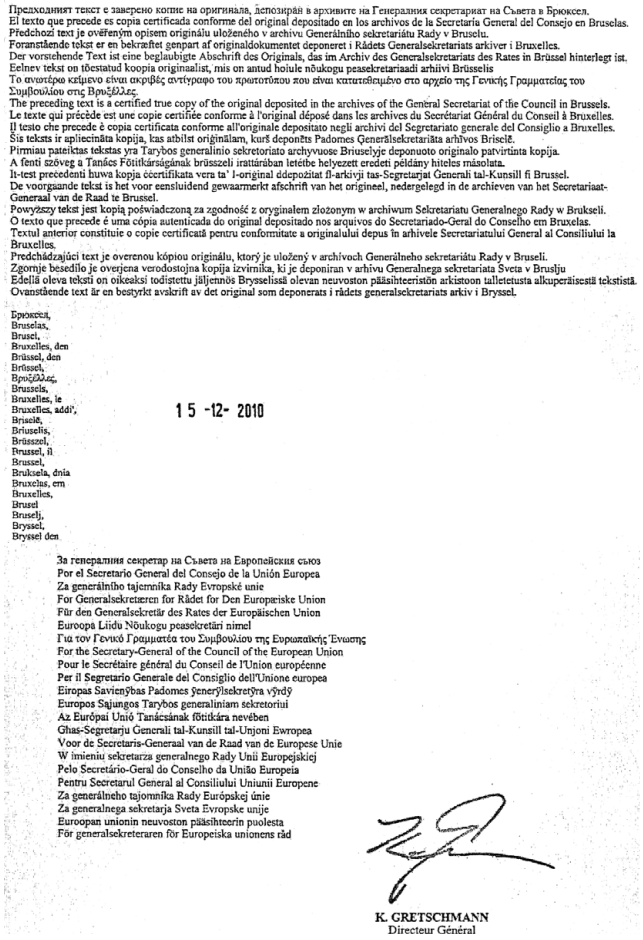
Lista dos outros Estados referidos nos artigos 3.º e 4.º e no anexo I

1 — República da Islândia (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu).

2 — Principado do Listenstaine (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu).

3 — Reino da Noruega (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu).

4 — Confederação Suíça (ao abrigo do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça).



Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis
Το ανωτέρω κείμενο είναι σκριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες
The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.
Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvos Briselē.
Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
It-test precedenti huwa kopja ċertifikata vera ta' l-oriġinal ddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.
De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.
Powyższy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
Zgornje besedilo je overjena verodostojna kopija izvirnika, ki je deponiran v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju
Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
Bruselas,
Bruxelles,
Bruxelles, den
Brüssel, den
Brüssel,
Βρυξέλλες,
Brussels,
Bruxelles, le
Bruxelles, addì,
Briselē,
Briuselis,
Brussel,
Brussel, il
Brussel,
Bruksela, dnia
Bruxelas, em
Bruxelles,
Brusel
Bruselj,
Bryssel,
Bryssel den

1 5 -12- 2010

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
Za generálního tajemníka Rady Evropské unie
For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
For the Secretary-General of the Council of the European Union
Pour le Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāra vārdā
Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui
Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
Ghas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
W imieniu sekretarza generalnego Rady Unii Europejskiej
Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie
Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
För generalsekreteraren för Europeiska unionens råd

K. GRETSCHMANN
Directeur Général

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2012

Portugal tem um significativo potencial hídrico, que deve ser explorado no quadro de uma política energética e ambiental concebida e executada de forma integrada e que seja equilibrada e direcionada para a resolução dos problemas atuais e futuros dos cidadãos, dos agentes económicos e do País.

Com efeito, estabelecem as Grandes Opções do Plano para 2012-2015, aprovadas pela Lei n.º 64-A/2011, de 30 de dezembro, no âmbito da 5.ª Opção – «O desafio do futuro: medidas sectoriais prioritárias» –, que uma nova política energética tem como escopo, designadamente, a garantia de um modelo energético com racionalidade económica que assegure custos de energia sustentáveis, o reforço da diversificação das fontes primárias de energia, que contribua para o aumento estrutural da segurança de abastecimento de Portugal, bem como o cumprimento dos objetivos de redução das emissões de gases com efeito de estufa.

Na realidade, o processo de produção energética e a prossecução dos mencionados objetivos, em particular os da redução da dependência energética externa e da garantia da segurança de abastecimento, devem ter lugar em termos ambientalmente adequados e que estimulem uma economia de baixo carbono.

Neste domínio, cumpre salientar que, no âmbito da política europeia, a promoção da crescente utilização de energia proveniente de fontes renováveis é considerada uma medida absolutamente necessária para a redução das emissões de gases com efeito de estufa, no contexto da definição de metas globais nacionais a observar nesta matéria. Para o efeito, afigura-se crucial impulsionar um melhor aproveitamento do potencial endógeno renovável do território nacional e, em particular, o potencial hidroeléctrico.

Em 2007, foi lançado o Programa Nacional de Barragens de Elevado Potencial Hidroelétrico (PNBEPH), tendo sido aprovados dois regimes jurídicos específicos para a sua realização, consubstanciados no Decreto-Lei n.º 182/2008, de 4 de setembro, que estabelece o regime de implementação do mencionado Programa, e no Decreto-Lei n.º 301/2009, de 21 de outubro, que define as regras aplicáveis às expropriações necessárias à concretização dos aproveitamentos hidroelétricos integrados no PNBEPH e dos Aproveitamentos Hidroelétricos de Ribeiradio-Ermida, no rio Vouga, e do Baixo Sabor, no rio Sabor.

O PNBEPH inclui, nomeadamente, o Aproveitamento Hidroelétrico de Foz Tua (AHFT), no rio Tua, que abrange áreas dos concelhos de Alijó, de Carrazeda de Ansiães, de Mirandela, de Murça e de Vila Flor, nos quais são aplicáveis, respetivamente, os Planos Diretores Municipais:

i) De Alijó, ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/95, de 23 de janeiro;

ii) De Carrazeda de Ansiães, ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 104/94, de 18 de outubro, e alterado pelas Resoluções do Conselho de Ministros n.os 99/2000, de 4 de agosto, e 140/2000, de 18 de outubro;

iii) De Mirandela, ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 109/94, de 2 de novembro, e alterado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/97, de 17 de outubro, pelo aviso n.º 20157/2008, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 135, de 15 de julho de 2008, e pelo aviso n.º 1906/2010, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 18, de 27 de janeiro de 2010;

iv) De Murça, ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 46/95, de 11 de maio; e

v) De Vila Flor, ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 115/94, de 10 de novembro, e alterado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 206/97, de 9 de dezembro.