

Resolução da Assembleia da República n.º 37/2008

Aprova o Acordo de Transporte Aéreo entre a Comunidade Europeia e os Seus Estados Membros, por um lado, e os Estados Unidos da América, por outro, assinado em Bruxelas em 25 de Abril de 2007 e em Washington em 30 de Abril de 2007.

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo de Transporte Aéreo entre a Comunidade Europeia e os seus Estados membros, por um lado, e os Estados Unidos da América, por outro, assinado em Bruxelas em 25 de Abril de 2007 e em Washington em 30 de Abril de 2007, incluindo os anexos 1 a 5 e a Declaração Comum, cujo texto, na versão autenticada em língua portuguesa, se publica em anexo.

Aprovada em 30 de Maio de 2008.

O Presidente da Assembleia da República, *Jaime Gama*.

ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO

Os Estados Unidos da América (a seguir designados «Estados Unidos»), por um lado, e a República da Áustria, o Reino da Bélgica, a República da Bulgária, a República de Chipre, a República Checa, o Reino da Dinamarca, a República da Estónia, a República da Finlândia, a República Francesa, a República Federal da Alemanha, a República Helénica, a República da Hungria, a Irlanda, a República Italiana, a República da Letónia, a República da Lituânia, o Grão-Ducado do Luxemburgo, Malta, o Reino dos Países Baixos, a República da Polónia, a República Portuguesa, a Roménia, a República da Eslováquia, a República da Eslovénia, o Reino de Espanha, o Reino da Suécia, o Reino Unido da Grã-Bretanha e a Irlanda do Norte, Partes no Tratado que institui a Comunidade Europeia e Estados membros da União Europeia (a seguir designados «Estados membros») e a Comunidade Europeia, por outro:

Desejando promover um sistema de aviação internacional baseado na concorrência entre companhias aéreas no mercado, com um mínimo de intervenção e de regulamentação governamentais;

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

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

Desejando que todas as áreas do sector dos transportes aéreos, incluindo os trabalhadores das companhias aéreas, possam beneficiar de um acordo de liberalização;

Desejando garantir o mais elevado nível de segurança intrínseca («safety») e extrínseca («security») 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 negativamente as operações de transporte aéreo e minam a confiança do público na segurança da aviação civil;

Tomando nota da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago em 7 de Dezembro de 1944;

Reconhecendo que os auxílios governamentais podem falsear a concorrência entre companhias aéreas e comprometer a realização dos objectivos de base do presente Acordo;

Afirmando a importância da protecção do ambiente no desenvolvimento e na execução da política de aviação internacional;

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, de modo a abrir o acesso aos mercados e a maximizar as vantagens para os consumidores, companhias aéreas, trabalhadores e comunidades de ambos os lados do Atlântico;

Reconhecendo a importância de facilitar o acesso das suas companhias aéreas aos mercados globais de capitais a fim de reforçar a concorrência e promover os objectivos do presente Acordo;

Tencionando criar um precedente de significado global, com vista a promover as vantagens da liberalização num sector económico crucial;

acordaram no seguinte:

Artigo 1.º**Definições**

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

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

2) «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;

3) «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 pelos Estados Unidos e pelo Estado membro ou Estados membros, conforme pertinente para a matéria em causa; e

b) Quaisquer anexos ou alterações adoptados 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 os Estados Unidos como para o Estado membro ou Estados membros, conforme pertinente para a matéria em causa;

4) «Custo total», o custo da prestação do serviço, acrescido de um montante razoável para despesas administrativas gerais;

5) «Transporte aéreo internacional», o transporte aéreo que sobrevoa o espaço aéreo sobre o território de mais de um Estado;

6) «Parte», os Estados Unidos ou a Comunidade Europeia e os seus Estados membros;

7) «Preço», quaisquer tarifas, montantes ou taxas cobradas pelas companhias aéreas, incluindo os seus agentes, por um serviço de transporte aéreo de passageiros, bagagem e ou carga (à excepção do correio), incluindo o transporte de superfície em ligação com o transporte aéreo internacional, quando aplicável, bem como as condições que regulam a disponibilidade de tais tarifas, montantes ou taxas;

8) «Escala para fins não comerciais», uma aterragem efectuada para qualquer fim que não seja o de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem, carga e ou correio, no âmbito de um transporte aéreo;

9) «Território», no caso dos Estados Unidos, o território (continental e insular) e as águas interiores e territoriais sob a sua soberania ou jurisdição e, no caso da Comunidade Europeia e dos seus Estados membros, o território (continental e insular) e as águas interiores e territoriais a que se aplica o Tratado que institui a Comunidade Europeia e nas condições previstas no Tratado ou em qualquer outro instrumento que venha a suceder-lhe; 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 diferendo sobre a soberania do território em que o aeroporto se encontra situado e da continuação da suspensão da aplicação, ao aeroporto de Gibraltar, das medidas no domínio da aviação vigentes à data de 18 de Setembro de 2006 e aplicáveis entre Estados membros, nos termos da Declaração Ministerial sobre o Aeroporto de Gibraltar, aprovada em Córdova em 18 de Setembro de 2006;

10) «Taxa de utilização», uma taxa aplicada às companhias aéreas pela oferta de instalações ou serviços aeroportuários, de protecção do ambiente aeroportuário, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo os serviços e instalações conexas.

Artigo 2.º

Oportunidades justas e equitativas

Cada Parte oferece às transportadoras aéreas de ambas as Partes oportunidades justas e equitativas de concorrência no mercado dos transportes aéreos internacionais regidos pelo presente Acordo.

Artigo 3.º

Concessão de direitos

1 — Cada Parte concede à outra Parte, no que se refere à realização de transportes aéreos internacionais pelas companhias aéreas da outra Parte, os direitos seguintes:

- a) Direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;
- b) Direito de realizar escalas no seu território para fins não comerciais;
- c) Direito de realizar transportes aéreos internacionais entre pontos das seguintes rotas:

i) No caso das companhias aéreas dos Estados Unidos (a seguir designadas «companhias aéreas dos EUA»), a partir de pontos aquém Estados Unidos, via Estados Unidos e pontos intermédios, para qualquer ponto ou pontos em um ou vários Estados membros e além destes; e, no caso dos serviços de cargueiros, entre qualquer Estado membro e qualquer ponto ou pontos (incluindo em quaisquer outros Estados membros);

ii) No caso das companhias aéreas da Comunidade Europeia e dos seus Estados membros (a seguir designadas «companhias aéreas comunitárias»), a partir de pontos aquém Estados membros, via Estados membros e pontos intermédios, para qualquer ponto ou pontos nos Estados Unidos e além destes; e, no caso dos serviços de cargueiros, entre os Estados Unidos e qualquer ponto ou pontos; e, para serviços combinados, entre qualquer ponto ou pontos nos Estados Unidos e qualquer ponto ou pontos de qualquer membro do Espaço Comum Europeu da Aviação (a seguir

designado «ECEA»), a contar da data de assinatura do presente Acordo; e

- d) Os restantes direitos estabelecidos no presente Acordo.

2 — Cada companhia aérea pode, ao seu critério, numa ou em todas as ligações aéreas:

- a) Operar voos numa única direcção ou em ambas as direcções;
- b) Combinar diferentes números de voo numa única operação de aeronave;
- c) Operar entre pontos aquém, intermédios e além e pontos situados 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) Prestar serviços em pontos situados aquém de qualquer ponto do seu território, com ou sem mudança de aeronave ou de número de voo, e oferecer e publicitar esses serviços como serviços directos;
- g) Efectuar escalas em quaisquer pontos, quer se situem dentro quer fora do território de qualquer das Partes;
- h) Transportar tráfego em trânsito através do território da outra Parte; e
- i) Combinar tráfego na mesma aeronave, independentemente da origem desse tráfego, sem limitações de direcção ou geográficas, nem perda dos direitos de transporte de tráfego concedidos ao abrigo do presente Acordo.

3 — O disposto no n.º 1 do presente artigo é aplicável sob reserva de:

- a) No que se refere às companhias aéreas dos Estados Unidos, com excepção dos serviços de cargueiros, os transportes fazerem parte de um serviço de ligação aos Estados Unidos; e
- b) No que se refere às companhias aéreas comunitárias, com excepção:

- i) Dos serviços de cargueiros; e
- ii) Dos serviços combinados entre os Estados Unidos e qualquer membro do ECEA, a contar da data de assinatura do presente Acordo, os transportes fazerem parte de um serviço de ligação a um Estado membro.

4 — As Partes autorizam as companhias aéreas a definir a frequência e capacidade de transporte aéreo internacional oferecidas, segundo considerações comerciais de mercado. Por força desse direito, as Partes não limitam unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade do serviço, nem o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas companhias aéreas da outra Parte, nem exigem a notificação de horários, programas de voos não regulares ou planos de exploração pelas companhias aéreas da outra Parte, excepto por motivos de ordem aduaneira, técnica, operacional ou ambiental (nos termos do artigo 15.º), sob condições uniformes, em conformidade com o artigo 15.º da Convenção.

5 — Qualquer companhia aérea pode realizar transportes aéreos internacionais sem quaisquer limitações em termos de mudança, em qualquer ponto, de categoria ou número da aeronave operada desde que: a) no que se refere às companhias aéreas dos Estados Unidos, com excepção dos serviços de cargueiros, os transportes façam parte de

um serviço de ligação aos Estados Unidos; e *b*) no que se refere às companhias aéreas da Comunidade, com excepção:

- i*) Dos serviços de cargueiros; e
- ii*) Dos serviços combinados entre os Estados Unidos e um membro do ECEA, a contar da data de assinatura do presente Acordo, os transportes façam parte de um serviço de ligação a um Estado membro.

6 — Nenhuma das disposições do presente Acordo é interpretada como conferindo:

a) Às companhias aéreas dos EUA, o direito de embarcar, no território de qualquer Estado membro, passageiros, bagagem, carga ou correio, transportados a título oneroso e com destino a outro ponto situado no território desse Estado membro;

b) Às companhias aéreas comunitárias, o direito de embarcar, no território dos Estados Unidos, passageiros, bagagem, carga ou correio, transportados a título oneroso e com destino a outro ponto situado no território dos Estados Unidos.

7 — O acesso das companhias aéreas comunitárias aos serviços de transporte contratados pelo Governo dos EUA é regulado pelo anexo 3.

Artigo 4.º

Autorização

Após recepção dos pedidos de uma companhia aérea de uma Parte, na forma e segundo as modalidades prescritas para as autorizações de exploração e licenças técnicas, a outra Parte concede as autorizações e licenças adequadas no prazo processual mais curto, desde que:

a) No caso das companhias aéreas dos EUA, uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa companhia aérea pertençam aos Estados Unidos, a cidadãos seus ou a ambos e essa companhia aérea seja licenciada como companhia aérea dos EUA e tenha o seu local de estabelecimento principal no território dos EUA;

b) No caso das companhias aéreas comunitárias, uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa companhia aérea pertençam a um Estado membro ou Estados membros, a cidadãos desse Estado ou Estados ou a ambos e essa companhia aérea seja licenciada como companhia aérea comunitária e tenha o seu local de estabelecimento principal no território da Comunidade Europeia;

c) A companhia aérea preencha os requisitos estabelecidos nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas à realização de transportes aéreos internacionais pela Parte que analisa o pedido ou pedidos; e

d) Sejam mantidas e aplicadas as disposições estabelecidas nos artigos 8.º, «Segurança intrínseca», e 9.º, «Segurança extrínseca».

Artigo 5.º

Revogação da autorização

1 — Cada Parte pode revogar, suspender ou limitar as autorizações de exploração ou licenças técnicas ou, de outro modo, suspender ou limitar as operações de uma companhia aérea da outra Parte sempre que:

a) No caso das companhias aéreas dos EUA, uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa companhia aérea não pertençam aos Estados Unidos, a cidadãos seus ou a ambos e essa companhia aérea não seja licenciada como companhia aérea dos EUA ou não tenha o seu local de estabelecimento principal no território dos EUA;

b) No caso das companhias aéreas comunitárias, uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa companhia aérea não pertençam a um Estado membro ou Estados membros, a cidadãos desse Estado ou Estados ou a ambos e essa companhia aérea não seja licenciada como companhia aérea comunitária ou não tenha o seu local de estabelecimento principal no território da Comunidade Europeia; ou

c) Essa companhia aérea não tenha aplicado as disposições legislativas e regulamentares especificadas no artigo 7.º, «Aplicação da legislação», do presente Acordo.

2 — Salvo nos casos em que seja indispensável tomar medidas imediatas para evitar novas infracções ao disposto na alínea *c*) do n.º 1 do presente artigo, os direitos concedidos ao abrigo do presente artigo só podem ser exercidos mediante consulta da outra Parte.

3 — O presente artigo não restringe o direito de cada uma das Partes suspender, revogar, limitar ou impor condições à concessão de autorizações de exploração ou de licenças técnicas a uma ou várias companhias aéreas da outra Parte em conformidade com o disposto nos artigos 8.º, «Segurança intrínseca», e 9.º, «Segurança extrínseca».

Artigo 6.º

Outras matérias relacionadas com a propriedade, o investimento e o controlo

Sem prejuízo de qualquer outra disposição do presente Acordo, as Partes aplicam o disposto no anexo 4 nas suas decisões nos termos das respectivas disposições legislativas e regulamentares em matéria de propriedade, investimento e controlo.

Artigo 7.º

Aplicação da legislação

1 — As disposições legislativas e regulamentares de uma Parte relativas à entrada ou saída do seu território de aeronaves utilizadas na navegação aérea internacional, ou à exploração e navegação dessas aeronaves enquanto permanecem no seu território, são aplicadas às aeronaves usadas pelas companhias aéreas da outra Parte e observadas por essas aeronaves à entrada ou saída e enquanto permanecerem no território da primeira Parte.

2 — À entrada, durante a sua permanência ou à saída do território de uma Parte os passageiros, tripulação ou carga das companhias aéreas da outra Parte, ou terceiros em nome destes, cumprem as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis no território dessa Parte relativas à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulação ou carga transportada em aeronaves (incluindo a regulamentação relativa à entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controlo sanitário ou, no caso do correio, a regulamentação no domínio postal).

Artigo 8.º

Segurança intrínseca

1 — As autoridades responsáveis das Partes reconhecem como válidos, para efeitos da realização dos transportes aéreos previstos no presente Acordo, os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças concedidas ou validadas por cada uma das Partes e ainda dentro do prazo de validade, desde que as condições de concessão desses certificados ou licenças sejam pelo menos equivalentes às normas mínimas susceptíveis de serem estabelecidas nos termos da Convenção. Contudo, as autoridades responsáveis reservam-se o direito de não reconhecer como válidos, para os voos sobre o seu próprio território, os certificados de competência e as licenças concedidas ou validadas aos seus próprios cidadãos por essas outras autoridades.

2 — As autoridades responsáveis de uma Parte podem solicitar a realização de consultas a outras autoridades responsáveis sobre as normas de segurança aplicadas por essas autoridades relativas às infra-estruturas aeronáuticas, tripulações e aeronaves, bem como à exploração das companhias aéreas supervisionadas por essas autoridades. Salvo acordo em contrário, essas consultas realizam-se no prazo de 45 dias a contar da data de apresentação do pedido de consulta. Se, na sequência dessas consultas, as autoridades requerentes responsáveis considerarem que aquelas autoridades não mantêm nem aplicam de maneira eficiente, em qualquer dessas áreas, normas e prescrições de segurança pelo menos equivalentes às normas mínimas susceptíveis de serem estabelecidas em conformidade com a Convenção, as autoridades requerentes responsáveis notificam as outras autoridades dessas conclusões e das acções consideradas necessárias para dar cumprimento a essas normas mínimas, devendo aquelas autoridades tomar as medidas correctivas adequadas. As autoridades requerentes responsáveis reservam-se o direito de suspender, revogar ou limitar as autorizações de exploração ou licenças técnicas de uma ou várias companhias aéreas cuja supervisão de segurança caiba a essas autoridades, caso estas últimas não tomem as medidas correctivas adequadas num prazo razoável, bem como de adoptar medidas imediatas contra essa companhia ou companhias aéreas, se tal se revelar necessário para impedir que novos incumprimentos da obrigação de estabelecer e aplicar as normas e prescrições acima referidas se traduzam numa ameaça imediata para a segurança de voo.

3 — Quaisquer pedidos e notificações ao abrigo do presente artigo devem ser simultaneamente enviados à Comissão Europeia.

4 — O disposto no presente artigo não impede as autoridades responsáveis de conduzirem debates sobre segurança, nomeadamente sobre a aplicação sistemática de normas e prescrições de segurança ou situações de emergência que possam ocorrer.

Artigo 9.º

Segurança extrínseca

1 — De acordo com os direitos e obrigações que lhes são conferidos pelo direito internacional, as Partes reafirmam que o seu mútuo compromisso de salvaguardar a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilegal faz parte integrante do presente Acordo. Sem prejuízo da observância da generalidade dos seus direitos e obrigações por força do direito internacional, as Partes actuam, nomeadamente,

em conformidade com o disposto nos seguintes acordos: Convenção Relativa às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de Dezembro de 1970, Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de Setembro de 1971 e 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.

2 — As Partes prestam, sempre que solicitado, toda a assistência mútua necessária para resolver qualquer situação de ameaça quer para a segurança da aviação civil, incluindo a prevenção de actos de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança das aeronaves e dos seus passageiros e tripulações, quer para a segurança dos aeroportos e infra-estruturas de navegação aérea.

3 — As Partes actuam, nas suas relações mútuas, em conformidade com as normas de segurança da aviação e práticas recomendadas adequadas estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas por anexos à Convenção; e exigem que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território, os operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de estabelecimento ou residência permanente no seu território; e os operadores de aeroportos situados no seu território actuem em conformidade com as referidas disposições de segurança da aviação.

4 — Cada Parte assegura a adopção, no seu território, de medidas eficazes para proteger as aeronaves e inspeccionar os passageiros, a tripulação, a sua bagagem de porão e de mão, assim como a carga e as provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento, bem como o ajustamento dessas medidas às crescentes ameaças à segurança da aviação civil. Cada Parte concorda que devem ser observadas as disposições de segurança prescritas pela outra Parte relativas à partida e permanência no território dessa outra Parte. Cada Parte considera favoravelmente qualquer pedido que lhe seja apresentado pela outra Parte relativamente à adopção de medidas especiais de segurança destinadas a fazer face a uma ameaça específica.

5 — Tendo plenamente em conta e no respeito mútuo pela soberania das Partes, uma Parte pode adoptar medidas de segurança para a entrada no seu território. Essa Parte tem em conta, na medida do possível, as medidas de segurança já aplicadas pela outra Parte e quaisquer argumentos que a outra Parte possa contrapor. Cada Parte reconhece, contudo, que o disposto no presente artigo não limita o direito de uma Parte recusar a entrada no seu território a qualquer voo ou voos que considere representarem uma ameaça para a sua segurança.

6 — As Partes podem adoptar medidas de emergência, incluindo alterações, em resposta a uma ameaça específica para a segurança. Tais medidas são imediatamente notificadas às autoridades responsáveis da outra Parte.

7 — As Partes sublinham a importância de trabalhar no sentido da adopção de práticas e normas compatíveis como forma de reforçar a segurança do transporte aéreo e de reduzir as divergências regulamentares. Para o efeito, as Partes utilizam plenamente e dinamizam os canais existentes para debater as medidas de segurança em vigor ou propostas. As Partes esperam que os debates abordem, entre outras matérias, as novas medidas de segurança propostas ou em fase de apreciação pela outra Parte, incluindo a revisão de medidas de segurança suscitada por mudanças conjunturais;

as medidas propostas por uma Parte para preenchimento dos requisitos de segurança da outra Parte; as possibilidades de um ajustamento mais expedito das normas relativas a medidas de segurança da aviação; e a compatibilidade dos requisitos de uma das Partes com as obrigações legislativas da outra Parte. Esses debates servem para apoiar a comunicação atempada e a discussão prévia de novas medidas e prescrições no domínio da segurança.

8 — Sem prejuízo da necessidade de tomar medidas imediatas para salvaguardar a segurança do transporte, as Partes afirmam que, aquando do estudo da possibilidade de adopção de medidas de segurança, uma Parte deve avaliar os eventuais efeitos adversos no transporte aéreo internacional e, salvo obrigação legal, ter esses factores em conta quando define as medidas necessárias e adequadas para abordar essas preocupações de segurança.

9 — Em caso de incidente ou de ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves ou outros actos ilícitos contra a segurança dos passageiros, tripulação, aeronaves, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes prestam-se assistência mútua, facilitando as comunicações e outras medidas adequadas, de modo a pôr rapidamente termo, e de forma segura, a esse incidente ou ameaça.

10 — Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte violou as disposições de segurança da aviação estabelecidas no presente artigo, as autoridades responsáveis dessa Parte podem solicitar consultas imediatas às autoridades responsáveis da outra Parte. A incapacidade de alcançar um acordo satisfatório no prazo de 15 dias a contar da data de apresentação do pedido de consulta constitui motivo para suspender, revogar, limitar ou impor condições às autorizações de exploração e licenças técnicas de uma ou várias companhias aéreas dessa Parte. Em caso de emergência, as Partes podem tomar medidas provisórias antes do termo do prazo de 15 dias.

11 — Sem prejuízo das avaliações realizadas para determinar a conformidade dos aeroportos com as normas e práticas de segurança da aviação a que se refere o n.º 3 do presente artigo, uma Parte pode solicitar a cooperação da outra Parte para verificar se as medidas especiais de segurança tomadas por essa outra Parte satisfazem os requisitos da Parte requerente. As autoridades responsáveis das Partes coordenam previamente os aeroportos a avaliar e as datas dessas avaliações, bem como definem um procedimento de análise dos resultados dessas avaliações. À luz dos resultados das avaliações, a Parte requerente pode chegar à conclusão de que as medidas de segurança aplicadas no território da outra Parte são de nível equivalente, de tal forma que os passageiros, a bagagem e ou a carga em trânsito possam ser dispensados de novo rastreio no território da Parte requerente. Tal decisão é comunicada à outra Parte.

Artigo 10.º

Oportunidades comerciais

1 — As companhias aéreas de cada Parte têm o direito de abrir escritórios no território da outra Parte para promoção e venda do transporte aéreo e actividades conexas.

2 — As companhias aéreas de cada Parte têm direito, de acordo com as disposições legislativas e regulamentares da outra Parte relativas à entrada, residência e emprego, a introduzir e manter no território da outra Parte o pessoal executivo, de vendas, técnico, operacional e outro pessoal especializado necessário, de apoio à prestação de serviços de transporte aéreo.

3:

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

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

ii) O 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) Os direitos concedidos ao abrigo das subalíneas i) e ii) da alínea a) apenas estão sujeitos às restrições especiais de espaço ou capacidade disponíveis que decorram da necessidade de manter a exploração segura do aeroporto. Se essas restrições impedirem a auto-assistência em escala e não existir concorrência efectiva entre fornecedores de serviços de assistência em escala, todos esses serviços são oferecidos em condições de igualdade e numa base adequada a todas as companhias aéreas; os preços dos referidos serviços não devem exceder o seu custo total, incluindo a remuneração do activo, depois de amortizações.

4 — Qualquer companhia aérea de cada Parte pode comercializar serviços de transporte aéreo no território da outra Parte directamente e ou, ao seu critério, através dos seus agentes de vendas ou outros intermediários por ela designados. Cada companhia aérea tem o direito de vender esses serviços de transporte e qualquer pessoa é livre de os adquirir na moeda desse território ou em qualquer outra moeda livremente convertível.

5 — Cada companhia aérea tem o direito de converter e remeter, a partir do território da outra Parte, para o seu próprio território e, excepto se tais remessas forem incompatíveis com as disposições legislativas e regulamentares geralmente aplicáveis, para o país ou países da sua escolha, mediante pedido, as receitas excedentárias das somas despendidas localmente. A conversão e remessa dessas receitas são 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 companhias 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 companhias aéreas de cada Parte podem, ao seu critério, pagar essas despesas no território da outra Parte em moeda livremente convertível, de acordo com a regulamentação aplicável à moeda local.

7 — Ao explorar ou oferecer serviços nos termos do Acordo, qualquer companhia aérea de uma Parte pode participar em acordos de cooperação ao nível de *marketing*, nomeadamente no domínio da reserva de capacidade (bloqueio de espaço) ou da partilha de códigos com:

a) Uma ou várias companhias aéreas das Partes;
b) Uma ou várias companhias aéreas de um país terceiro; e
c) Um fornecedor de serviços de transporte de superfície (terrestre ou marítimo) de qualquer país, desde que:

i) Todos os participantes nos referidos acordos tenham a necessária autoridade; e

ii) Os acordos satisfaçam as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas pelas Partes em matéria de exploração e oferta de transportes aéreos internacionais.

8 — As companhias aéreas de cada Parte têm a faculdade de celebrar contratos de franquia ou utilização de marca com companhias, incluindo companhias aéreas de qualquer das Partes ou de países terceiros, desde que as companhias aéreas tenham a autoridade necessária e preencham as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas pelas Partes a tais contratos. O anexo 5 aplica-se a tais contratos.

9 — As companhias aéreas de cada Parte podem celebrar acordos relativos ao fornecimento de aeronaves com tripulação para a realização de transportes aéreos internacionais com:

- a) Uma ou várias companhias aéreas das Partes; e
- b) Uma ou várias companhias aéreas de um país terceiro; e

desde que todos os participantes nesses acordos tenham a necessária autoridade e satisfaçam as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas pelas Partes nesse domínio. Nenhuma das Partes exige que uma companhia aérea de qualquer das Partes que fornece a aeronave seja titular de direitos de tráfego ao abrigo do presente Acordo para as rotas em que essa aeronave irá ser operada.

10 — Sem prejuízo de qualquer outra disposição do presente Acordo, as companhias aéreas e os fornecedores indirectos de serviços de transporte de carga das Partes são autorizados, sem restrições, a contratar quaisquer serviços de transporte de carga de superfície em ligação com o transporte aéreo internacional, de ou para quaisquer pontos situados no território das Partes ou de países terceiros, nomeadamente o 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 instalações e aos serviços aduaneiros do aeroporto. As companhias 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 companhias 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.

Artigo 11.º

Direitos aduaneiros e taxas

1 — À chegada ao território de uma Parte, as aeronaves utilizadas no transporte aéreo internacional pelas companhias aéreas da outra Parte, o seu equipamento normal, equipamento de terra, combustível, lubrificantes, consumíveis técnicos, peças sobressalentes (incluindo motores), provisões de bordo (nomeadamente alimentos e bebidas, incluindo bebidas alcoólicas, tabaco e demais produtos para venda ou consumo dos passageiros, em quantidades

limitadas, durante o voo, mas não se limitando a estes) e outros artigos destinados ou usados exclusivamente durante a operação ou a manutenção da aeronave utilizada no transporte aéreo internacional estarão isentos, em condições de reciprocidade, 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 equiparadas: a) cobrados pelas autoridades nacionais ou pela Comunidade Europeia; e b) não baseados no custo dos serviços prestados, na condição de esses equipamentos e provisões permanecerem a bordo da aeronave.

2 — Numa base de reciprocidade, são igualmente isentos dos impostos, imposições, direitos, emolumentos e taxas referidos no n.º 1 do presente artigo, à 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 de uma aeronave de uma transportadora aérea da outra Parte utilizada no transporte aéreo internacional, ainda que essas provisões se destinem a ser consumidas num troço da viagem efectuado sobre o território da Parte em que foram embarcadas;

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 de uma transportadora aérea da outra Parte utilizada no transporte aéreo internacional;

c) O combustível, os lubrificantes e consumíveis técnicos introduzidos ou fornecidos no território de uma Parte para serem usados numa aeronave de uma transportadora aérea da outra Parte utilizada no transporte aéreo internacional, ainda que esses aprovisionamentos se destinem a ser usados num troço da viagem efectuado sobre o território da Parte em que foram embarcados; e

d) O material impresso, conforme previsto na legislação aduaneira de cada Parte, introduzido ou fornecido no território de uma Parte e embarcado para ser usado num voo de partida de uma aeronave de uma transportadora aérea da outra Parte utilizada no transporte aéreo internacional, ainda que esses fornecimentos se destinem a ser usados num troço da viagem efectuado sobre o território da Parte em que foram embarcados.

3 — Pode ser exigido que os equipamentos e aprovisionamentos referidos nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo sejam mantidos sob a vigilância ou controlo das autoridades competentes.

4 — As isenções previstas no presente artigo também se aplicam aos casos em que as companhias aéreas de uma Parte tenham contratado com outra companhia aérea, que também beneficie 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.

5 — As disposições do presente Acordo não impedem as Partes de aplicar impostos, imposições, direitos, emolumentos ou taxas sobre as mercadorias vendidas aos passageiros, que não as mercadorias destinadas a serem consumidas a bordo, num segmento de serviço aéreo entre dois pontos situados no seu território em que seja permitido o embarque ou desembarque.

6 — Na eventualidade de dois ou mais Estados membros pretenderem deixar de aplicar, nos voos efectuados

entre si, a isenção prevista na alínea *b*) do artigo 14.º da Directiva n.º 2003/96/CE, do Conselho, de 27 de Outubro, ao combustível fornecido às aeronaves das companhias aéreas dos EUA nos territórios desses Estados membros, a questão é submetida à apreciação do Comité Misto, nos termos da alínea *e*) do n.º 4 do artigo 18.º

7 — Uma Parte pode solicitar a assistência da outra Parte, em nome da sua companhia aérea ou companhias aéreas, para obter uma isenção de impostos, direitos, taxas e emolumentos cobrados pelo Estado e pelos governos ou autoridades locais sobre as mercadorias especificadas nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, bem como das taxas sobre o combustível, nos casos descritos no presente artigo, excepto se essas taxas se basearem no custo da prestação do serviço. Em resposta a tal pedido, a outra Parte pode submeter a posição da Parte requerente à apreciação do serviço ou autoridade governamental competente e exigir que essa posição seja devidamente tida em conta.

Artigo 12.º

Taxas de utilização

1 — As taxas de utilização eventualmente impostas pelas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança de cada Parte às companhias aéreas da outra Parte devem ser adequadas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e equitativamente repartidas entre categorias de utilizadores. Em qualquer caso, as condições de aplicação dessas taxas de utilização às companhias aéreas da outra Parte nunca podem ser menos favoráveis que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra companhia aérea no momento da sua aplicação.

2 — As taxas de utilização impostas às companhias aéreas da outra Parte podem reflectir, mas não exceder o custo total, para as autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança, da oferta de instalações ou serviços aeroportuários, de protecção do ambiente aeroportuário, de navegação aérea ou de segurança da aviação adequados, no aeroporto ou no sistema aeroportuário. Tais taxas podem incluir uma razoável rendibilidade do activo, depois de amortizações. As instalações e serviços aeroportuários pelos quais as taxas são cobradas são oferecidos segundo o princípio da eficácia e da economia.

3 — Cada Parte promove consultas entre as autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança no seu território e as companhias aéreas que utilizam essas instalações e serviços e incentivará as autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança e as companhias aéreas a trocarem as informações necessárias que permitam uma análise adequada da razoabilidade dessas taxas, de acordo com os princípios enunciados nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo. Cada Parte incita as autoridades competentes em matéria de cobrança a informarem os utilizadores, com uma antecedência razoável, sobre qualquer proposta de alteração das taxas de utilização, de modo a permitir-lhes pronunciar-se antes de essas alterações terem lugar.

4 — Nos processos de resolução de litígios nos termos do artigo 19.º, uma Parte só é considerada em situação de incumprimento de uma disposição do presente artigo se:

a) Não proceder à revisão da taxa ou prática na origem da queixa da outra Parte num prazo razoável; 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 13.º

Preços

1 — Os preços dos serviços de transporte aéreo prestados nos termos do presente Acordo são fixados livremente, não carecendo de aprovação, nem podendo ser exigida a sua notificação.

2 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do presente artigo:

a) A introdução ou manutenção de um preço proposto ou aplicado por uma companhia aérea dos EUA para um serviço de transporte aéreo internacional entre um ponto situado num Estado membro e um ponto situado noutro Estado membro obedece ao disposto no n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 2409/92, do Conselho, de 23 de Julho, ou em qualquer regulamentação não mais restritiva que venha a suceder-lhe;

b) Nos termos do presente número, as companhias aéreas das Partes providenciam o acesso imediato, mediante pedido, à informação sobre os preços históricos, existentes e propostos às autoridades responsáveis das Partes, de um modo e num formato aceite por essas autoridades.

Artigo 14.º

Subsídios e auxílios de Estado

1 — As Partes reconhecem que os subsídios e auxílios de Estado podem afectar negativamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência oferecidas às companhias aéreas que operam no mercado de transportes aéreos internacionais regido pelo presente Acordo.

2 — Se uma Parte considerar que um subsídio ou auxílio de Estado, ainda em fase de apreciação ou já concedido pela outra Parte às companhias aéreas dessa outra Parte, pode vir a afectar ou afecta negativamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência oferecidas às companhias aéreas da primeira Parte, pode apresentar as suas observações a essa Parte. Além disso, tem a possibilidade de apresentar um pedido de reunião do Comité Misto, conforme previsto no artigo 18.º, para analisar o problema e desenvolver as respostas adequadas às preocupações consideradas legítimas.

3 — Cada Parte pode contactar as entidades públicas responsáveis no território da outra Parte, incluindo as entidades estatais, regionais ou locais, se considerar que um subsídio ou auxílio em fase de apreciação ou já concedido por essas entidades tem os efeitos negativos para a concorrência referidos no n.º 2. Se uma Parte decidir efectuar esse contacto directo informará rapidamente a outra Parte através dos canais diplomáticos. Tem ainda a possibilidade de solicitar uma reunião do Comité Misto.

4 — As questões levantadas ao abrigo do presente artigo podem incluir, nomeadamente, as injeções de capital, subvenções cruzadas, auxílios, garantias e titularidade do capital, bem como os desagravamentos ou isenções fiscais concedidas por quaisquer entidades públicas.

Artigo 15.º

Ambiente

1 — As Partes reconhecem a importância da protecção ambiental aquando da definição e da implementação da política de aviação internacional. As Partes reconhecem que os custos e benefícios das medidas de protecção do ambiente devem ser submetidos a uma avaliação rigorosa

no quadro do desenvolvimento da política de aviação internacional.

2 — Se uma Parte ponderar a possibilidade de adopção das medidas ambientais propostas, deve avaliar as eventuais repercussões negativas dessas medidas no exercício dos direitos estabelecidos no presente Acordo e, se essas medidas forem adoptadas, envidar os esforços necessários para reduzir essas repercussões.

3 — Quando forem estabelecidas medidas ambientais, são cumpridas as normas ambientais aplicáveis à aviação adoptadas pela Organização da Aviação Civil Internacional nos anexos à Convenção, excepto no caso de terem sido notificadas diferenças. As Partes adoptam todas as medidas ambientais aplicáveis aos serviços aéreos abrangidos pelo presente Acordo em conformidade com o artigo 2.º e com o n.º 4 do artigo 3.º do presente Acordo.

4 — Se uma Parte considerar que uma questão relacionada com a protecção ambiental no sector da aviação suscita preocupações em termos da aplicação ou implementação do presente Acordo, pode solicitar a realização de uma reunião do Comité Misto, conforme previsto no artigo 18.º, para analisar a questão e desenvolver as respostas adequadas às preocupações consideradas legítimas.

Artigo 16.º

Defesa do consumidor

As Partes insistem na importância da defesa do consumidor. Cada Parte pode solicitar uma reunião do Comité Misto para debater quaisquer matérias relacionadas com a defesa do consumidor que a Parte requerente considere pertinentes.

Artigo 17.º

Sistemas informatizados de reservas

1 — Os agentes de vendas de sistemas informatizados de reservas (SIR) que operam no território de uma Parte são autorizados a introduzir, manter e colocar livremente os seus SIR à disposição das agências de viagens ou dos operadores turísticos cuja actividade principal resida na distribuição de produtos do ramo de viagens no território da outra Parte, desde que esses SIR satisfaçam os requisitos regulamentares aplicáveis da outra Parte.

2 — As Partes não impõem nem autorizam a aplicação, no respectivo território, aos agentes de vendas de SIR da outra Parte, de condições mais rigorosas do que as impostas aos seus próprios agentes de vendas em matéria de dispositivos de apresentação de dados (incluindo parâmetros de edição e visualização), operações, práticas, vendas ou propriedade do SIR.

3 — Os proprietários/operadores de SIR de uma Parte que satisfaçam os eventuais requisitos regulamentares pertinentes da outra Parte gozam dos mesmos direitos que os proprietários/operadores dessa Parte no que respeita à propriedade de SIR no território da outra Parte.

Artigo 18.º

Comité Misto

1 — O Comité Misto, composto pelos representantes das Partes, reúne pelo menos uma vez por ano para efectuar consultas relacionadas com o presente Acordo e analisar a sua aplicação.

2 — As Partes também podem solicitar uma reunião do Comité Misto para resolver questões relacionadas com a

interpretação ou com a aplicação do presente Acordo. Contudo, nos termos do disposto no artigo 20.º ou no anexo 2, o Comité Misto só pode debater as matérias relacionadas com a recusa, por ambos os participantes, de implementar compromissos assumidos ou com os efeitos das decisões de concorrência sobre a aplicação do Acordo. Essa reunião tem lugar no mais breve prazo possível e, salvo acordo em contrário, o mais tardar 60 dias a contar da data de recepção do pedido de reunião.

3 — O Comité Misto examina, o mais tardar na sua primeira reunião anual e, ulteriormente, em função das necessidades, a aplicação geral do Acordo, designadamente os eventuais efeitos dos condicionalismos da infra-estrutura aeroportuária sobre o exercício dos direitos previstos no artigo 3.º, as consequências das medidas de segurança adoptadas nos termos do artigo 9.º, os efeitos nas condições de concorrência, incluindo em matéria de sistemas informatizados de reservas, e ainda o eventual impacte social da aplicação do Acordo.

4 — O Comité Misto também desenvolverá a cooperação:

a) Encorajando o intercâmbio de peritos sobre novas iniciativas e desenvolvimentos legislativos ou regulamentares, nomeadamente no domínio da segurança (intrínseca e extrínseca), ambiente, infra-estrutura aeroportuária (incluindo faixas horárias) e defesa do consumidor;

b) Tendo em conta os efeitos sociais do Acordo, tal como aplicado, e encontrando respostas adequadas para as preocupações consideradas legítimas;

c) Tomando em consideração as potenciais áreas de desenvolvimento do Acordo, designadamente através de recomendações de alterações ao Acordo;

d) Mantendo um inventário das questões relacionadas com subsídios ou auxílios de Estado levantadas por qualquer das Partes no Comité Misto;

e) Adoptando decisões, numa base consensual, sobre quaisquer matérias decorrentes da aplicação do n.º 6 do artigo 11.º;

f) Desenvolvendo, no prazo de um ano a contar da aplicação provisória, abordagens relativas a disposições regulamentares em matéria de determinação e controlo da nacionalidade dos accionistas e administradores das companhias aéreas (*airline fitness and citizenship*), com o objectivo de alcançar o reconhecimento recíproco de tais disposições;

g) Desenvolvendo um entendimento comum dos critérios utilizados pelas Partes na tomada de decisões nos casos que dizem respeito ao controlo das companhias aéreas, sob reserva dos requisitos de confidencialidade;

h) Incentivando as consultas, se adequado, sobre questões de transporte aéreo tratadas a nível das organizações internacionais e nas relações com países terceiros, incluindo decisões sobre a adopção ou não de uma abordagem comum;

i) Adoptando, numa base consensual, as decisões a que se refere o n.º 3 dos artigos 1.º e 2.º do anexo 4.

5 — As Partes partilham o objectivo de maximizar as vantagens para os consumidores, as companhias aéreas, os trabalhadores e as comunidades de ambos os lados do Atlântico através da extensão deste Acordo de forma a incluir países terceiros. Para tanto, o Comité Misto dedicar-se-á a elaborar uma proposta sobre as condições e processos, incluindo eventuais alterações a este Acordo,

que são necessários para que países terceiros passem a ser Partes no Acordo.

6 — O Comité Misto funciona na base do consenso.

Artigo 19.º

Arbitragem

1 — Qualquer diferendo sobre a aplicação ou interpretação do presente Acordo, à excepção das questões suscitadas pelo artigo 20.º ou pelo Anexo 2, que não seja resolvido em reunião do Comité Misto pode, mediante acordo entre as Partes, ser submetido à apreciação de uma terceira pessoa ou organismo para decisão. Na falta de acordo entre as Partes, o diferendo é, a pedido de cada uma das Partes, submetido a arbitragem, em conformidade com os procedimentos abaixo indicados.

2 — Salvo acordo em contrário das Partes, a arbitragem cabe a um tribunal de três árbitros, que é constituído da seguinte forma:

a) No prazo de 20 dias a contar da recepção do pedido de arbitragem, cada Parte nomeia um árbitro. No prazo de 45 dias a contar da nomeação dos dois árbitros, estes chegam a acordo sobre a nomeação de um terceiro árbitro, que desempenha as funções de presidente do tribunal;

b) Se uma das Partes não nomear um árbitro, ou se a nomeação do terceiro árbitro não obedecer ao disposto na alínea a) do presente número, qualquer das Partes pode solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que nomeie o árbitro ou árbitros necessários no prazo de 30 dias a contar da recepção do correspondente pedido. Se o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional for cidadão dos Estados Unidos ou de um Estado membro, a nomeação cabe ao mais antigo dos Vice-Presidentes do referido Conselho que não seja desqualificado por esse motivo.

3 — Salvo acordo em contrário, cabe ao tribunal determinar o âmbito da sua competência em conformidade com o presente Acordo e estabelecer as suas próprias regras processuais. Uma vez constituído, o tribunal pode, a pedido de uma Parte, solicitar à outra Parte que adopte medidas cautelares enquanto aguarda a decisão final do tribunal. Sob orientação do tribunal ou a pedido de qualquer uma das Partes, é realizada uma reunião, no prazo máximo de 15 dias a contar da data de formação completa do tribunal, para definir as matérias concretas a submeter a arbitrio e os procedimentos específicos a adoptar.

4 — Salvo acordo em contrário ou decisão do tribunal:

a) As alegações iniciais são apresentadas no prazo de 30 dias a contar da data de constituição plena do tribunal, devendo as alegações de defesa ser apresentadas nos 40 dias seguintes. Qualquer resposta do requerente é apresentada no prazo de 15 dias a contar da data de apresentação da contestação. Qualquer resposta do requerido é apresentada no prazo de 15 dias;

b) O tribunal realiza uma audiência a pedido de qualquer das Partes ou por sua própria iniciativa no prazo de 15 dias a contar da apresentação da última resposta.

5 — O tribunal faz o possível para proferir uma decisão por escrito no prazo de 30 dias a contar da conclusão das audiências ou, na ausência de qualquer audiência, no prazo de 30 dias a contar da apresentação da última resposta. As decisões do tribunal são tomadas por maioria.

6 — As Partes podem pedir esclarecimentos sobre a decisão nos 10 dias que se seguem à data em que foi proferida e os eventuais esclarecimentos são prestados no prazo de 15 dias a contar da data de apresentação do pedido.

7 — Se o tribunal declarar verificado o incumprimento do presente Acordo e a Parte responsável não resolver o problema ou não chegar a acordo com a outra Parte sobre uma solução mutuamente satisfatória no prazo de 40 dias a contar da notificação da decisão do tribunal, a outra Parte pode suspender a concessão de benefícios comparáveis que decorram da aplicação do presente Acordo até que as Partes cheguem a acordo sobre uma solução para o diferendo. O disposto no presente número não é interpretado como uma restrição ao direito de as Partes tomarem medidas proporcionais em conformidade com o direito internacional.

8 — As despesas do tribunal, incluindo as custas e honorários dos árbitros, são equitativamente repartidas pelas Partes. Quaisquer despesas realizadas pelo Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional ou por qualquer um dos Vice-Presidentes relacionadas com os procedimentos previstos na alínea b) do n.º 2 do presente artigo são consideradas despesas do tribunal.

Artigo 20.º

Concorrência

1 — As Partes reconhecem a importância da concorrência entre companhias aéreas no mercado transatlântico para a promoção dos objectivos do presente Acordo e confirmam que aplicarão os respectivos regimes de concorrência para proteger e reforçar a concorrência em geral e não para beneficiar concorrentes particulares.

2 — As Partes reconhecem que podem surgir diferenças na aplicação dos respectivos regimes de concorrência, susceptíveis de afectar o mercado transatlântico da aviação internacional, e que, se essas diferenças forem reduzidas ao mínimo, pode ser incrementada a concorrência entre companhias aéreas no mercado.

3 — As Partes reconhecem que, além de contribuir para promover a concorrência nos mercados, a cooperação entre as respectivas autoridades da concorrência apresenta a vantagem de promover soluções regulamentares compatíveis e de reduzir as diferenças de abordagem na análise das questões da concorrência colocadas pelos acordos entre transportadoras aéreas. Consequentemente, as Partes aprofundarão esta cooperação o mais possível, tendo em conta as várias responsabilidades, competências e procedimentos das autoridades, nos termos do Anexo 2.

4 — O Comité Misto é informado dos resultados da cooperação, numa base anual, conforme previsto no Anexo 2.

Artigo 21.º

Segunda fase das negociações

1 — As Partes partilham o objectivo de continuar a abrir o acesso aos mercados e a maximizar as vantagens para os consumidores, companhias aéreas, trabalhadores e comunidades de ambos os lados do Atlântico, incluindo a facilitação do investimento, de forma a reflectir melhor as realidades da indústria global da aviação, o reforço do sistema de transportes aéreos transatlânticos e o estabelecimento de um quadro que encoraje outros países a abrir os respectivos mercados de serviços aéreos. As Partes darão início às negociações o mais tardar 60 dias a contar

da data de aplicação provisória do presente Acordo, com vista a atingir rapidamente a fase seguinte.

2 — Para tanto, a ordem de trabalhos da segunda fase das negociações incluirá os seguintes elementos de interesse para uma ou ambas as partes:

- a) Maior liberalização dos direitos de tráfego;
- b) Oportunidades acrescidas para o investimento estrangeiro;
- c) Efeito das medidas ambientais e das limitações de infra-estrutura no exercício dos direitos de tráfego;
- d) Maior acesso aos transportes aéreos com financiamento governamental; e
- e) Aluguer de aeronaves com tripulação.

3 — As Partes reexaminam o seu progresso no sentido da segunda fase do Acordo o mais tardar 18 meses a contar da data em que as negociações devem ter início, em conformidade com o n.º 1. Se as Partes não chegarem à segunda fase do Acordo no prazo de 12 meses após o início do reexame, cada Parte reserva-se seguidamente o direito a suspender os direitos especificados no presente Acordo. Tal suspensão produz efeitos no mais tardar no início da temporada de tráfego da Associação Internacional dos Transportes Aéreos (IATA) que começa o mais tardar 12 meses após a data em que foi notificada a suspensão.

Artigo 22.º

Relação com outros acordos

1 — Durante o período de aplicação provisória previsto no artigo 25.º do presente Acordo, os acordos bilaterais mencionados na secção 1 do Anexo 1 ficam suspensos, excepto na medida prevista na secção 2 do Anexo 1.

2 — Conforme previsto no artigo 26.º do presente Acordo, aquando da sua entrada em vigor, o presente Acordo substitui os acordos bilaterais enumerados na secção 1 do Anexo 1, excepto na medida prevista na secção 2 do Anexo 1.

3 — Se as Partes se tornarem partes num acordo multilateral ou aprovarem uma decisão adoptada pela Organização da Aviação Civil Internacional ou outra organização internacional que trate de matérias regidas pelo presente Acordo, devem consultar o Comité Misto, que avaliará a necessidade de revisão do presente Acordo, de modo a ter em conta esses desenvolvimentos.

Artigo 23.º

Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte, através dos canais diplomáticos, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação é simultaneamente enviada à Organização da Aviação Civil Internacional. O presente Acordo cessa a vigência às 24 horas GDT do final da temporada de tráfego da IATA em curso um ano a contar da data de notificação escrita da denúncia, salvo se essa notificação for retirada por acordo das Partes antes de terminado esse período.

Artigo 24.º

Registo junto da Organização da Aviação Civil Internacional

O presente Acordo e todas as suas alterações são registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 25.º

Aplicação provisória

Na pendência da sua entrada em vigor em conformidade com o artigo 26.º:

1 — As Partes acordam em aplicar o presente Acordo a partir de 30 de Março de 2008.

2 — Qualquer uma das Partes pode, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte, através dos canais diplomáticos, da sua decisão de deixar de aplicar o presente Acordo. Nesse caso, a aplicação cessa às 24 horas GDT do final da temporada de tráfego da IATA, em curso um ano a contar da data da notificação escrita, salvo se essa notificação for retirada por acordo das Partes antes de terminado esse período.

Artigo 26.º

Entrada em vigor

O presente Acordo entra em vigor no prazo de um mês a contar da data da última nota diplomática trocada entre as Partes confirmando a conclusão de todos os procedimentos necessários à sua entrada em vigor. Para efeitos dessa troca de notas, os Estados Unidos entregarão à Comunidade Europeia a nota diplomática dirigida à Comunidade Europeia e aos seus Estados membros e a Comunidade Europeia entregará aos Estados Unidos a nota ou notas diplomáticas da Comunidade Europeia e dos seus Estados membros. A nota ou notas diplomáticas da Comunidade Europeia e dos seus Estados membros incluirão as comunicações de cada Estado membro confirmando a conclusão de todos os procedimentos necessários à entrada em vigor do presente Acordo.

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 25 de Abril de 2007 e em Washington em 30 de Abril 2007, em duplicado.

За Република България

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

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

Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Diese Unterschrift verbindet zugleich die Deutschsprachige

Gemeinschaft, die Flämische Gemeinschaft, die Französische Gemeinschaft, die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

Za Českou republiku

På Kongeriget Danmarks vegne

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

Pour la République française

Thar cheann na hÉireann
For Ireland

Per la Repubblica italiana

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Latvijas Republikas vārdā

Lietuvos Respublikos vardu

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A Magyar Köztársaság részéről

Għar Malta

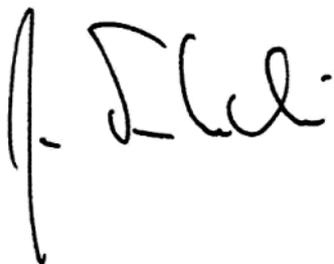
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



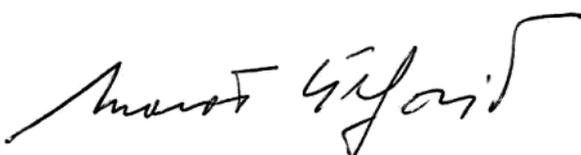
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Soumen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейската общност

For the European Community

Por la Comunidad Europea

Za Evropské společenství

For Det Europæiske Fællesskab

Für die Europäische Gemeinschaft

Euroopa Ühenduse nimel

Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα

For the European Communities

Pour la Communauté européenne

Per la Comunità europea

Eiropas Kopienas vārdā

Europos bendrijos vardu

az Európai Közösség részéről

Għall-Komunità Ewropa

Voor de Europese Gemeenschap

W imieniu Wspólnoty Europejskiej

Pela Comunidade Europeia

Pentru Comunitatea Europeană

Za Európske spoločenstvo

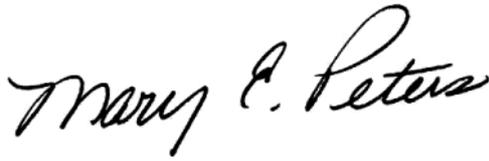
Za Evropsko skupnost

Euroopan yhteisön puolesta

På Europeiska gemenskapens vägnar



For the United States of America

ANEXO 1

SECÇÃO 1

Conforme previsto no artigo 22.º do presente Acordo, os acordos bilaterais de transporte aéreo adiante mencionados, celebrados entre os Estados Unidos e os Estados membros, ficam suspensos ou são substituídos pelo presente Acordo:

a) República da Áustria: Acordo de Serviços Aéreos, assinado em Viena em 16 de Março de 1989; alterado em 14 de Junho de 1995;

b) Reino da Bélgica: Acordo de Transporte Aéreo, celebrado por Troca de Notas em Washington em 23 de Outubro de 1980; alterado em 22 de Setembro e 12 de Novembro de 1986; alterado em 5 de Novembro de 1993 e 12 de Janeiro de 1994 [Alteração efectuada em 5 de Setembro de 1995 (aplicado a título provisório)];

c) República da Bulgária: Acordo sobre a Segurança da Aviação Civil, assinado em Sofia em 24 de Abril de 1991;

d) República Checa: Acordo de Transporte Aéreo assinado em Praga em 10 de Setembro de 1986; alterado em 4 de Junho de 2001 e 14 de Fevereiro de 2002;

e) Reino da Dinamarca: Acordo relativo a Serviços de Transporte Aéreo, celebrado por Troca de Notas em Washington em 16 de Dezembro de 1944; alterado em 6 de Agosto de 1954; alterado em 16 de Junho de 1995;

f) República da Finlândia: Acordo de Transporte Aéreo, assinado em Helsínquia em 29 de Março de 1949; Protocolo suplementar assinado em 12 de Maio de 1980; Acordo que altera o Acordo de 1949 e o Protocolo de 1980 celebrado em 9 de Junho de 1995;

g) República Francesa: Acordo de Transporte Aéreo assinado em Washington, em 18 de Junho de 1998; alterado em 10 de Outubro de 2000; alterado em 22 de Janeiro de 2002;

h) República Federal da Alemanha: Acordo de Transporte Aéreo e Troca de Notas assinados em Washington em 7 de Julho de 1955; alterado em 25 de Abril de 1989 [Protocolo suplementar celebrado em 1 de Novembro de 1978; Acordo suplementar celebrado em 24 de Maio de 1994; Protocolo de alteração do Acordo de 1955 celebrado em 23 de Maio de 1996; Acordo que altera o Protocolo de 1996 celebrado em 10 de Outubro de 2000 (todos aplicados a título provisório)];

i) República Helénica: Acordo de Transportes Aéreo, assinado em Atenas em 31 de Junho de 1991; prorrogado até 31 de Julho de 2007 por Troca de Notas de 22 e 28 de Junho de 2006;

j) República da Hungria: Acordo de Transporte Aéreo e Memorando de Entendimento, assinados em Budapeste em 12 de Julho de 1989; prorrogado até 12 de Julho de 2007 por troca de notas de 11 e 20 de Julho de 2006;

k) Irlanda: Acordo relativo a Serviços de Transporte Aéreo, celebrado por Troca de Notas em Washington em 3 de Fevereiro de 1945; alterado em 25 de Janeiro de 1988 e 29 de Setembro de 1989; alterado em 25 de Julho e 6 de Setembro de 1990 [Memorando de Consultas assinado em Washington em 28 de Outubro de 1993 (aplicado a título provisório)];

l) República Italiana: Acordo de Transporte Aéreo com Memorando e Troca de Notas, assinados em Roma em 22 de Junho de 1970; alterado em 25 de Outubro de 1988; Memorando de Entendimento suplementar, assinado em 27 de Setembro de 1990; alteração do Acordo de 1970 e do Memorando de Entendimento de 1990, efectuada em 22 de Novembro e 23 de Dezembro de 1991; alteração do Acordo de 1970 e do Memorando de Entendimento de 1990 efectuada em 30 de Maio e 21 de Outubro de 1997; Acordo complementar ao Acordo de 1970 celebrado em 30 de Dezembro de 1998 e em 2 de Fevereiro de 1999 [Protocolo de alteração do Acordo de 1970 celebrado em 6 de Dezembro de 1999 (aplicado a título provisório)];

m) Grão-Ducado do Luxemburgo: Acordo de Transporte Aéreo assinado no Luxemburgo em 19 de Agosto de 1986; alterado em 6 de Junho de 1995, alterado em 13 e 21 de Julho de 1998;

n) Malta: Acordo de Transporte Aéreo assinado em Washington em 12 de Outubro de 2000.

o) Reino dos Países Baixos: Acordo de Transporte Aéreo, assinado em Washington em 3 de Abril de 1957; Protocolo de alteração do Acordo de 1957 celebrado em 31 de Março de 1978; alteração do Protocolo de 1978 celebrada em 11 de Junho de 1986; alteração do Acordo de 1957 efectuada em 13 de Outubro e 22 de Dezembro de 1987; alteração do Acordo de 1957 efectuada em 29 de Janeiro e 13 de Março de 1992; alteração do Acordo de 1957 e do Protocolo de 1978 efectuada em 14 de Outubro de 1992;

p) República da Polónia: Acordo de Transporte Aéreo, assinado em Varsóvia em 16 de Junho de 2001;

q) República Portuguesa: Acordo de Transporte Aéreo, assinado em Lisboa em 30 de Maio de 2000;

r) Roménia: Acordo de Transporte Aéreo, assinado em Washington em 15 de Julho de 1998;

s) República Eslovaca: Acordo de Transporte Aéreo, assinado em Bratislava em 22 de Janeiro de 2001;

t) Reino de Espanha: Acordo de Transporte Aéreo, assinado em Madrid em 20 de Fevereiro de 1973; Acordo conexo de 20 de Fevereiro, 31 de Março e 7 de Abril de 1987; alteração do Acordo de 1973 efectuada em 31 de Maio de 1989; alteração do Acordo de 1973 efectuada em 27 de Novembro de 1991;

u) Reino da Suécia: Acordo relativo a Serviços de Transporte Aéreo, celebrado por Troca de Notas em Washington em 16 de Dezembro de 1944; alterado em 6 de Agosto de 1954; alterado em 16 de Junho de 1995;

v) Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte: Acordo de Serviços Aéreos e Troca de Cartas, assinados nas Bermudas em 23 de Julho de 1977; Acordo relativo às tarifas aéreas aplicáveis no Atlântico Norte celebrado em 17 de Março de 1978; Acordo de alteração do Acordo de 1977 celebrado em 25 de Abril de 1978; Acordo que altera e prorroga o Acordo de 1978 relativo às tarifas aéreas aplicáveis no Atlântico Norte celebrado em 2 e 9 de Novembro de 1978; Acordo que altera o Acordo de 1977 celebrado em 4 de Dezembro de 1980; Acordo que altera o Acordo de 1977 celebrado em 20 de Fevereiro de 1985; Acordo que altera o artigo 7.º, o Anexo 2 e o Anexo 5 do Acordo de

1977 celebrado em 25 de Maio de 1989; Acordo relativo às alterações ao Acordo de 1977, à cessação da arbitragem US/UK respeitante às taxas de utilização do Aeroporto de Heathrow e ao pedido de arbitragem apresentado pelo Reino Unido na sua Nota Diplomática n.º 87 de 13 de Outubro de 1993 e decisão sobre as matérias na origem dos referidos processos, de 11 de Março de 1994; Acordo que altera o Acordo de 1977 celebrado em 27 de Março de 1997 [Disposições, aplicadas a título provisório, contidas no Memorando de Consultas de 11 de Setembro de 1986; disposições contidas na Troca de Cartas de 27 de Julho de 1990; disposições contidas no Memorando de Consultas de 11 de Março de 1991; disposições contidas na Troca de Cartas de 6 de Outubro de 1994; disposições contidas no Memorando de Consultas de 5 de Junho de 1995; disposições contidas na Troca de Cartas de 31 de Março e de 3 de Abril de 2000 (todas aplicadas a título provisório).].

SECÇÃO 2

Não obstante o disposto na secção 1 do presente anexo, no caso das zonas não abrangidas pela definição de «território» constante do artigo 1.º do presente Acordo, os acordos mencionados nas alíneas e), «Dinamarca Estados Unidos», g), «França Estados Unidos» e v), «Reino Unido Estados Unidos» da referida secção continuarão a ser aplicados nos termos em que foram celebrados.

SECÇÃO 3

Não obstante o disposto no artigo 3.º do presente Acordo, as companhias aéreas dos Estados Unidos não são autorizadas a prestar serviços de cargueiros que não façam parte de um serviço de ligação aos Estados Unidos, com destino ou partida de pontos situados nos Estados membros, excepto serviços com destino ou partida de pontos situados na República Checa, República Francesa, República Federal da Alemanha, Grão-Ducado do Luxemburgo, Malta, República da Polónia, República Portuguesa e República Eslovaca.

SECÇÃO 4

Não obstante o disposto no presente Acordo, a presente secção aplica-se ao transporte aéreo combinado regular e não regular (*charter*) realizado entre a Irlanda e os Estados Unidos a partir do início da temporada de Inverno IATA de 2006-2007 até ao final da temporada de Inverno IATA de 2007-2008.

a):

i) As companhias aéreas dos Estados Unidos e comunitárias podem operar três voos directos entre os Estados Unidos e Dublin por cada voo directo operado entre os Estados Unidos e Shannon. O direito a operar voos directos para Dublin é fixado com base na média das operações realizadas ao longo de todo o período transitório de três temporadas. Os voos para Dublin ou Shannon são considerados directos se o primeiro ponto de entrada ou o último ponto de partida forem na Irlanda;

ii) A obrigação de operar para Shannon, imposta na subalínea i) da alínea a) da presente secção, cessará se a companhia aérea der início a serviços combinados regulares ou não regulares (*charter*) entre Dublin e os Estados Unidos, em qualquer das direcções, e não efectuar pelo

menos um voo directo para Shannon por cada três voos directos para Dublin, de acordo com uma média calculada sobre o período de transição;

b) No caso dos serviços entre os Estados Unidos e a Irlanda, as companhias aéreas comunitárias só podem operar para Boston, Nova Iorque, Chicago e Los Angeles e para três outros pontos situados nos Estados Unidos, os quais são comunicados aos Estados Unidos logo que escolhidos ou em caso de alteração. Estes serviços podem ser prestados via pontos intermédios situados noutros Estados membros ou em países terceiros;

c) A partilha de códigos entre a Irlanda e os Estados Unidos só é autorizada via outros pontos situados na Comunidade Europeia. Quaisquer outros acordos de partilha de códigos são considerados na base da cortesia e da reciprocidade.

ANEXO 2

Relativo à cooperação em matéria de concorrência na indústria do transporte aéreo

Artigo 1.º

A cooperação prevista no presente anexo é implementada pelo Departamento dos Transportes dos Estados Unidos da América e pela Comissão das Comunidades Europeias (a seguir designados «os Participantes»), de acordo com as suas competências respectivas para tratar das questões da concorrência na indústria do transporte aéreo que envolvam os Estados Unidos e a Comunidade Europeia.

Artigo 2.º

Objectivo

Essa cooperação tem os objectivos seguintes:

1) Reforçar a compreensão mútua da aplicação, pelos Participantes, da legislação, procedimentos e práticas nos termos dos respectivos regimes de concorrência, de modo a estimular a concorrência na indústria do transporte aéreo;

2) Facilitar o entendimento, entre os Participantes, do impacto dos desenvolvimentos na indústria do transporte aéreo sobre a concorrência no mercado internacional da aviação;

3) Reduzir os eventuais conflitos resultantes da aplicação, pelos Participantes, dos respectivos regimes de concorrência aos acordos e outras disposições de cooperação que afectam o mercado transatlântico; e

4) Promover a adopção de abordagens regulamentares compatíveis relativamente aos acordos e outras disposições de cooperação através de uma melhor compreensão dos métodos e técnicas de análise — incluindo a definição dos mercados relevantes e o estudo dos efeitos na concorrência — bem como das soluções usadas pelos Participantes nas suas análises independentes das questões da concorrência.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente anexo, por «regime de concorrência» entende-se as disposições legislativas, procedimentos e práticas que regulam o exercício das funções dos Participantes no que se refere à revisão dos acordos e outras disposições de cooperação entre companhias aéreas no mercado internacional. No caso da Comunidade

Europeia, a expressão inclui, embora não se limitando a estes, os artigos 81.º, 82.º e 85.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia e os seus regulamentos de aplicação nos termos do referido Tratado, bem como as suas alterações. No caso do Departamento dos Transportes dos EUA, a expressão inclui, embora não se limitando a estas, as secções 41308, 41309 e 41720 do Título 49 do Código dos Estados Unidos e os regulamentos de aplicação e jurisprudência adoptados nos seus termos.

Artigo 4.º

Áreas de cooperação

Sem prejuízo das classificações previstas nas alíneas *a)* e *b)* do n.º 1 do artigo 5.º, a cooperação entre Participantes compreende os seguintes aspectos:

1) A realização de reuniões dos representantes dos Participantes, incluindo peritos em matéria de concorrência, em princípio numa base semestral, para debater os desenvolvimentos no sector do transporte aéreo, questões de comum interesse no domínio da política de concorrência e abordagens analíticas da aplicação do direito da concorrência à aviação internacional, particularmente no mercado transatlântico. Estes debates podem conduzir a um melhor entendimento das abordagens adoptadas por cada um dos Participantes em matéria de concorrência, incluindo as semelhanças existentes, bem como a uma maior compatibilidade de abordagens, designadamente no que se refere aos acordos entre transportadoras aéreas;

2) A realização de consultas, em qualquer momento, entre os Participantes, por mútuo acordo ou a pedido de qualquer um dos Participantes, para debater qualquer assunto relacionado com o presente anexo, incluindo casos concretos;

3) O convite, ao critério de cada Participante, de representantes de outras autoridades governamentais para participar, consoante os casos, nas reuniões ou consultas realizadas nos termos dos n.ºs 1 ou 2 anteriores;

4) A notificação atempada dos procedimentos ou questões abaixo mencionadas que, no parecer do Participante que efectua a notificação, possam ter importantes repercussões nos interesses do outro Participante em matéria de concorrência:

a) No que se refere ao Departamento dos Transportes:

i) Procedimentos de análise dos pedidos de aprovação de acordos e outras disposições de cooperação entre companhias aéreas no domínio do transporte aéreo internacional, nomeadamente os pedidos de isenção das disposições *anti-trust* envolvendo companhias aéreas constituídas segundo a lei dos Estados Unidos e da Comunidade Europeia; e

ii) Recepção pelo Departamento dos Transportes dos EUA de um acordo de empresa comum nos termos da secção 41720 do título 49 do Código dos Estados Unidos;

b) No que se refere à Comissão das Comunidades Europeias:

i) Procedimentos de análise dos acordos e outras disposições de cooperação entre companhias aéreas no domínio do transporte aéreo internacional, nomeadamente o estabelecimento de alianças e outras disposições de cooperação entre companhias aéreas constituídas segundo a lei dos Estados Unidos e da Comunidade Europeia; e

ii) Consideração das isenções individuais ou por categoria concedidas pelo direito comunitário da concorrência;

5) A comunicação da disponibilidade, e das condições que regulam essa disponibilidade, de informações e de dados notificados a um Participante, em formato electrónico ou outro que, de acordo com a apreciação desse Participante, possam ter importantes repercussões nos interesses do outro Participante em matéria de concorrência; e

6) A notificação de outras actividades relacionadas com a política de concorrência no sector do transporte aéreo, que sejam consideradas adequadas pelo Participante que efectua a sua notificação.

Artigo 5.º

Utilização e revelação de informações

1 — Sem prejuízo de quaisquer outras disposições do presente anexo, os Participantes não trocam informações se a sua revelação ao Participante que as solicita:

a) For proibida pela legislação, regulamentação ou práticas do Participante que detém essa informação; ou

b) For incompatível com interesses importantes do Participante que detém a informação.

2 — Cada Participante deve proteger o mais possível a confidencialidade das informações que lhe são comunicadas sob sigilo pelo outro Participante ao abrigo do presente anexo e deve negar qualquer pedido de revelação dessas informações a terceiros não autorizados pelo Participante que as comunicou. Cada Participante compromete-se a notificar o outro Participante sempre que quaisquer informações que pretendam trocar no âmbito de debates ou por qualquer outra forma devam ser divulgadas no âmbito de um processo público.

3 — Quando, nos termos do disposto no presente anexo, um Participante prestar informações confidenciais ao outro Participante, para cumprimento dos objectivos especificados no artigo 2.º, essas informações só são utilizadas pelo Participante que as recebe para atingir esse objectivo.

Artigo 6.º

Aplicação

1 — Cada Participante designa um representante responsável pela coordenação das actividades regidas pelo presente anexo.

2 — O presente anexo e todas as actividades desenvolvidas pelos Participantes a título do mesmo só são:

a) Aplicados se forem compatíveis com a legislação, regulamentação e práticas aplicáveis ao referido Participante; e

b) Aplicados sem prejuízo do Acordo entre as Comunidades Europeias e o Governo dos Estados Unidos da América sobre a aplicação do direito da concorrência.

ANEXO 3

Relativo aos serviços de transporte contratados pelo Governo dos EUA

As companhias aéreas comunitárias são autorizadas a transportar passageiros e carga em voos regulares e não

regulares (*charter*) para os quais um departamento, agência ou organismo civil do Governo dos EUA:

1) Obtém o transporte para si próprio ou, ao executar um acordo nos termos do qual é efectuado um pagamento pelo Governo ou retirado um pagamento de montantes afectados para uso do Governo; ou

2) Fornece o transporte para ou a partir de um país estrangeiro ou organização internacional ou outra sem reembolso, sendo que o transporte é:

a) Entre qualquer ponto dos Estados Unidos e qualquer ponto de um Estado membro excepto — no que diz respeito ao transporte de passageiros unicamente — entre pontos para os quais vigora uma tarifa de «par de cidades»; ou

b) Entre dois pontos fora dos Estados Unidos.

Esta rubrica não se aplica aos transportes obtidos ou financiados pelo Secretário da Defesa ou pelo Secretário de um departamento militar.

ANEXO 4

Relativo a outras matérias relacionadas com a propriedade, o investimento e o controlo

Artigo 1.º

Propriedade do capital das companhias aéreas das Partes

1 — Os nacionais de um Estado membro ou Estados membros podem deter uma participação no capital de uma companhia aérea dos EUA sob reserva de duas limitações. Em primeiro lugar, à totalidade dos nacionais estrangeiros não são autorizadas participações de mais de 25 % do capital com direito de voto de uma sociedade. Em segundo lugar, é proibido o controlo efectivo de uma companhia aérea dos EUA por nacionais estrangeiros. Sob reserva da limitação global das participações detidas por nacionais estrangeiros a 25 % do capital com direito de voto:

a) A detenção, por nacionais de um Estado membro ou Estados membros, de:

- 1) Um máximo de 25 % do capital com direito de voto; e ou
- 2) Um máximo de 49,9 % da totalidade do capital social;

de uma companhia aérea dos EUA não é considerada, só por si, como implicando o controlo da referida companhia aérea; e

b) A detenção, por nacionais de um Estado membro ou Estados membros, de 50 % ou mais da totalidade do capital de uma companhia aérea dos EUA não é considerada só por si como implicando o controlo da referida companhia aérea. Tal participação no capital é avaliada numa base casuística.

2 — Os nacionais dos EUA podem deter uma participação no capital de uma companhia aérea comunitária sob reserva de duas limitações. Em primeiro lugar, o capital da companhia aérea deve ser detido maioritariamente por Estados membros e ou nacionais de Estados membros. Em segundo lugar, a companhia aérea deve ser efectivamente controlada por tais Estados e ou nacionais.

3 — Para efeitos da alínea b) do artigo 4.º e da alínea b) do n.º 1 do artigo 5.º do presente Acordo, um membro da ECEA à data da assinatura do presente Acordo e os nacionais desse membro são tratados respectivamente como um

Estado membro e os seus nacionais. O Comité Misto pode decidir que esta disposição se aplique aos novos membros da ECEA e aos seus nacionais.

4 — Sem prejuízo do n.º 2, a Comunidade Europeia e os seus Estados membros reservam-se o direito de limitar os investimentos feitos por nacionais dos EUA no capital com direito de voto de uma companhia aérea comunitária após a assinatura do presente Acordo até um nível equivalente ao permitido pelos EUA aos nacionais estrangeiros nas companhias aéreas dos EUA desde que o exercício desse direito seja conforme com o direito internacional.

Artigo 2.º

Propriedade do capital e controlo de companhias aéreas de países terceiros

1 — Nenhuma das Partes exerce qualquer direito, nos termos de acordos com um país terceiro em matéria de serviços aéreos, de recusar, revogar, suspender ou limitar autorizações ou licenças de quaisquer companhias aéreas do referido país terceiro com a justificação de que a outra Parte, os seus nacionais ou ambos detêm uma parte substancial do capital da referida companhia aérea.

2 — Os Estados Unidos não exercem qualquer direito, nos termos de acordos com um país terceiro, de recusar, revogar, suspender ou limitar autorizações ou licenças de qualquer companhia aérea do Principado do Liechtenstein, da Confederação Suíça, de um membro da ECEA à data da assinatura do presente Acordo, ou de qualquer país africano que execute um acordo de serviços de transporte aéreo de céu aberto com os Estados Unidos à data da assinatura do presente Acordo com a justificação de que um Estado membro ou Estados membros Parte, os seus nacionais ou ambos detêm o controlo efectivo da referida companhia aérea.

3 — O Comité Misto pode decidir que nenhuma das Partes exercerá os direitos referidos no n.º 2 do presente artigo no que se refere às companhias aéreas de um país ou países específicos.

Artigo 3.º

Controlo das companhias aéreas

1 — As regras aplicáveis na Comunidade Europeia à propriedade do capital e controlo das companhias aéreas da Comunidade constam do n.º 4 do Regulamento (CEE) n.º 2407/92, do Conselho, de 23 de Julho, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas. Nos termos do referido regulamento, a responsabilidade da concessão da licença de exploração a uma companhia aérea comunitária cabe aos Estados membros. Os Estados membros aplicam o Regulamento (CEE) n.º 2407/92 em conformidade com a regulamentação e procedimentos nacionais.

2 — As regras aplicáveis nos Estados Unidos constam das Secções 40102(a)(2), 41102 e 41103 do Título 49 do Código dos Estados Unidos (U. S. C.), que requerem que as licenças para uma «transportadora aérea» dos EUA, emitidas pelo Departamento dos Transportes, quer se trate de um certificado, isenção ou licença de transporte, a fim de efectuar «transportes aéreos» como transportadora aérea comum, só podem ser detidas por cidadãos dos EUA tal como definidos na Secção 40102(a)(15) do Título 49 do Código dos Estados Unidos (U. S. C.). A referida secção requer que o presidente e dois terços do conselho de administração e outros gestores de uma sociedade sejam cidadãos dos EUA, que pelo menos 75 % do capital com direito de voto seja detido por cidadãos dos EUA e

que a sociedade esteja submetida ao controlo efectivo de cidadãos dos EUA. Este requisito deve ser cumprido à partida por um requerente e continuar a ser cumprido por uma companhia aérea que detenha uma licença dos EUA.

3 — As práticas seguidas por cada uma das Partes na aplicação da sua legislação e regulamentação constam do apêndice ao presente anexo.

Apêndice do anexo 4

1 — Nos Estados Unidos, é necessária a comprovação da nacionalidade das companhias aéreas dos Estados Unidos que requeriam um certificado, uma isenção ou uma licença de transporte de terceiro nível. Um pedido inicial de licença é inscrito num registo público oficial e tratado com as declarações registadas pelo requerente e por quaisquer outras partes interessadas. O Departamento dos Transportes toma uma decisão final mediante um decreto com base no registo público do processo, incluindo documentos que estão sujeitos a tratamento confidencial. Um processo de «controlo de nacionalidade» pode ser tratado informalmente pelo Departamento ou no âmbito de um procedimento semelhante ao que se aplica aos pedidos iniciais.

2 — As decisões do Departamento dos Transportes (DT) baseiam-se numa série de precedentes que reflectem, nomeadamente, a natureza evolutiva dos mercados financeiros e das estruturas de investimento e a vontade do DT de considerar novas abordagens relativamente ao investimento estrangeiro que sejam consentâneas com a legislação dos EUA. O DT colabora com os requerentes no sentido de avaliar as formas de investimento propostas e de os assistir na realização de transacções que respeitem plenamente a legislação dos EUA em matéria de nacionalidade e os requerentes consultam regularmente os funcionários do DT antes de completarem os seus pedidos. Em qualquer altura antes do início de um processo oficial, os funcionários do DT podem discutir questões relativas à nacionalidade ou outros aspectos da transacção proposta e, se adequado, propor sugestões alternativas para que as transacções propostas cumpram os requisitos dos EUA em matéria de nacionalidade.

3 — Nas suas decisões em matéria de nacionalidade e monitorização do cumprimento dos requisitos neste domínio, tanto inicialmente como ao longo do tempo, o DT considera a globalidade das circunstâncias que afectam a companhia aérea dos EUA, e as suas decisões precedentes têm permitido ponderar a natureza da relação existente entre a aviação dos Estados Unidos e a do país da nacionalidade de qualquer investidor estrangeiro. No contexto deste Acordo, o DT tratará os investimentos dos nacionais da UE pelo menos tão favoravelmente como trataria os investimentos de nacionais de países parceiros no âmbito de acordos bilaterais ou multilaterais de céu aberto.

4 — Na União Europeia, o n.º 5 do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 prevê que a Comissão Europeia analise, a pedido de um Estado membro, o cumprimento dos requisitos do artigo 4.º e tome uma decisão se necessário. Ao tomar tais decisões, a Comissão deve assegurar o cumprimento dos direitos processuais reconhecidos como princípios gerais do direito comunitário pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, incluindo o direito das partes interessadas a serem ouvidas em tempo útil.

5 — Ao aplicar a sua regulamentação e legislação, cada Parte assegurará que qualquer transacção que envolva investimentos em uma das suas companhias aéreas por

nacionais da outra Parte mereça uma análise equitativa e expedita.

ANEXO 5

Relativo a contratos de franquia e de utilização de marca

1 — As companhias aéreas de cada Parte não são impedidas de celebrar contratos de franquia ou de utilização de marca, incluindo condições relacionadas com a protecção de marcas e questões operacionais, desde que: cumpram, em especial, com a legislação e regulamentação aplicável no que se refere ao controlo; a capacidade de a companhia aérea existir independentemente da franquia não seja posta em risco; o contrato não resulte em operações de cabotagem por parte de uma companhia aérea estrangeira; seja cumprida a regulamentação aplicável, nomeadamente as disposições em matéria de protecção dos consumidores, incluindo as que dizem respeito à indicação da identidade da companhia aérea que presta o serviço. Desde que tais requisitos sejam cumpridos, são permitidas relações estreitas de negócios e acordos de cooperação entre as companhias aéreas de cada Parte e as empresas estrangeiras, e, nomeadamente, nenhum dos seguintes aspectos de um contrato de franquia ou de utilização de marca levantará, por si só, questões de controlo, excepto em circunstâncias excepcionais:

a) Utilização e ostentação de uma marca específica ou marca registada de um franqueador, incluindo estipulações sobre a área geográfica em que a marca ou marca registada pode ser usada;

b) Ostentação das cores e logótipo da marca do franqueador na aeronave franqueada, incluindo a ostentação proeminente de tal marca, marca registada, logótipo ou identificação semelhante na sua aeronave e nos uniformes do seu pessoal;

c) Utilização e ostentação da marca, marca registada ou logótipo nas instalações e equipamento do aeroporto da aeronave franqueada ou em conjugação com estas instalações e equipamento;

d) Manutenção dos padrões de serviço ao consumidor concebidos com objectivos de comercialização;

e) Manutenção dos padrões de serviço ao consumidor concebidos para proteger a integridade da marca da franquia;

f) Aplicação de taxas de licença em termos comerciais normalizados;

g) Previsão da participação em programas «cliente frequente», incluindo a aquisição de benefícios; e

h) Estipulação, no contrato de franquia ou de utilização de marca, do direito do franqueador ou do franqueado de pôr termo ao contrato e retirar a marca, desde que nacionais dos Estados Unidos ou dos Estados membros mantenham o controlo da companhia aérea dos EUA ou da companhia aérea comunitária, respectivamente.

2 — Os contratos de franquia e de utilização de marca são independentes mas podem coexistir com um acordo de partilha do código, que requer que ambas as companhias aéreas disponham da necessária autoridade, nos termos do n.º 7 do artigo 10.º do presente Acordo.

Declaração Comum

Os representantes dos Estados Unidos e da Comunidade Europeia e dos seus Estados membros confirmaram que o Acordo de Transporte Aéreo, rubricado em Bruxelas em

2 de Março de 2007 e cuja assinatura foi prevista para 30 de Abril de 2007, deverá ter as restantes versões linguísticas autenticadas, como estabelecido quer por Troca de Cartas, antes da assinatura do Acordo, quer por decisão do Comité Misto, após a assinatura do Acordo.

A presente Declaração Comum é parte integrante do Acordo de Transporte Aéreo.

Pelos Estados Unidos, *John Byerly*, em 18 de Abril de 2007.

Pela Comunidade Europeia e os seus Estados membros *ad referendum*, *Daniel Calleja*, em 18 de Abril de 2007.

Resolução da Assembleia da República n.º 38/2008

Recomenda ao Governo que promova uma campanha nacional de sensibilização e prevenção dos riscos da Internet para as crianças, no âmbito de um Sistema Nacional de Alerta e Protecção de Crianças Desaparecidas.

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo que promova uma campanha nacional de sensibilização e prevenção dos riscos da Internet para as crianças, no âmbito de um Sistema Nacional de Alerta e Protecção de Crianças Desaparecidas e Abusadas Sexualmente, a ser difundida na comunicação social e nas escolas.

Aprovada em 11 de Julho de 2008.

O Presidente da Assembleia da República, *Jaime Gama*.

Resolução da Assembleia da República n.º 39/2008

Recomenda ao Governo que proceda à criação de um Sistema Nacional de Alerta e Protecção de Crianças Desaparecidas

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo o seguinte:

Proceda à criação de um Sistema Nacional de Alerta e Protecção de Crianças Desaparecidas que funcione em rede com outros países da União Europeia e do mundo, através, designadamente:

1) Da elaboração de um plano nacional de recolha, tratamento e difusão da informação relativa a menores sobre os quais recaiam fortes indícios de terem sido vítimas de rapto;

2) Da organização, através da Polícia Judiciária, de uma base de dados informativa e actualizada relativa a crianças desaparecidas, disponível num *site* próprio e que resulte num sistema comum e específico que funcione em rede entre a Polícia Judiciária, a Polícia de Segurança Pública, a Guarda Nacional Republicana e o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras;

3) Da emissão imediata, nos casos em que se justificam, do alerta do desaparecimento de crianças emitido, em tempo real, via rádio e televisão, usando os canais estatais para difundir o alerta, e promovendo-se a realização de protocolos com as estações privadas para aderirem a este programa;

4) Da possibilidade de emissão de alertas através de sistemas *wireless* e da Internet, através do estabelecimento de parcerias com empresas da especialidade, de forma a serem emitidos os alertas dos desaparecimentos em sistema de *podcast* e, na Internet, através de janelas *pop up* nos *sites* mais visitados;

5) Da constituição de um conselho consultivo a nível nacional, com representantes do Ministério da Justiça, do Ministério da Administração Interna, do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e da Comissão Nacional de Protecção de Dados;

6) Da criação de uma missão de apoio dedicada às famílias das vítimas; e

7) Da consagração da obrigatoriedade do conselho consultivo e da missão de apoio estarem em contacto permanente, com cruzamento de informações relevantes para a complementaridade dos seus trabalhos.

Aprovada em 11 de Julho de 2008.

O Presidente da Assembleia da República, *Jaime Gama*.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 146/2008

de 29 de Julho

O Decreto-Lei n.º 122/2007, de 27 de Abril, que estabeleceu o regime de acção social complementar dos trabalhadores da administração directa e indirecta do Estado, veio concretizar a Resolução do Conselho de Ministros n.º 39/2006, de 30 de Março, que aprovou o Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado (PRACE), determinando a criação dos Serviços Sociais da Administração Pública, reunindo os vários serviços sociais dispersos.

Obedecendo aos princípios gerais da acção social complementar da adequação, não cumulação e responsabilidade do Estado, prevê-se agora a possibilidade dos institutos públicos desenvolverem iniciativas nos domínios da acção social complementar tendo em vista a conciliação da vida profissional, pessoal e familiar dos seus trabalhadores, bem como promover as condições da igualdade de género e combate às discriminações múltiplas.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 122/2007, de 27 de Abril

É aditado ao Decreto-Lei n.º 122/2007, de 27 de Abril, o artigo 8.º-A, com a seguinte redacção:

«Artigo 8.º-A

Institutos públicos

Sem prejuízo do disposto no presente decreto-lei, os institutos públicos podem, ainda, mediante autorização prévia dos Ministros das Finanças e da tutela, desenvolver iniciativas de acção social complementar relativas a educação pré-escolar e creches, cujas finalidades se destinem essencialmente à conciliação da vida profissional, pessoal e familiar dos seus trabalhadores e a promover as condições da igualdade de género e o combate às discriminações múltiplas.»