

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Decreto do Presidente da República n.º 107/2016

de 9 de dezembro

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

É ratificado o Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Governo do Estado de Israel, por outro, assinado no Luxemburgo em 10 de junho de 2013, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 235/2016, em 21 de outubro de 2016.

Assinado em 2 de dezembro de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 6 de dezembro de 2016.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

Decreto do Presidente da República n.º 108/2016

de 9 de dezembro

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

É ratificado o Acordo de Parceria Económica Intercalar entre a Costa do Marfim, por um lado, e a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por outro, assinado em Abidjan, a 26 de novembro de 2008, e em Bruxelas, a 22 de janeiro de 2009, incluindo os Apêndices I e II, os Anexos 1 e 2 e o Protocolo Relativo à Assistência Mútua em Matéria Aduaneira, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 236/2016, em 23 de junho de 2016.

Assinado em 2 de dezembro de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 6 de dezembro de 2016.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 235/2016

Aprova o Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Governo do Estado de Israel, por outro, assinado no Luxemburgo em 10 de junho de 2013.

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 Aviação Euro-Mediterrânico entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Governo do Estado de Israel, por outro, assinado no Luxemburgo em 10 de junho de 2013, cujo texto, na versão autenticada em língua portuguesa, se publica em anexo.

Aprovada em 21 de outubro de 2016.

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

ACORDO DE AVIAÇÃO EURO-MEDITERRÂNICO ENTRE A UNIÃO EUROPEIA E OS SEUS ESTADOS-MEMBROS, POR UM LADO, E O GOVERNO DO ESTADO DE ISRAEL, POR OUTRO.

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

Desejando promover um sistema de aviação internacional baseado na concorrência leal entre transportadoras aéreas no mercado, com um mínimo de intervenção e de regulação estatais;

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;

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

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

Reconhecendo os benefícios potenciais da convergência regulamentar e, na medida do possível, da harmonização da regulamentação;

Desejando que todas as áreas do setor dos transportes aéreos, incluindo os trabalhadores das transportadoras aéreas, possam beneficiar de um ambiente liberalizado;

Desejando garantir o mais elevado nível de segurança do transporte aéreo internacional e reafirmando a sua grande preocupação com atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em causa a segurança de pessoas e bens, afetam negativamente as operações de transporte aéreo e minam a confiança do público na segurança da aviação civil;

Reconhecendo as necessidades de segurança no capítulo das relações entre a União Europeia e Israel em matéria de transportes aéreos, decorrentes da atual situação geopolítica;

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

Reconhecendo que o presente Acordo de Aviação Euro-mediterrânico se inscreve no âmbito da parceria euro-mediterrânica prevista na Declaração de Barcelona de 28 de novembro de 1995;

Tomando nota do seu interesse comum em promover um Espaço de Aviação Euro-mediterrânico baseado nos princípios da convergência e da cooperação regulamentares e da liberalização do acesso ao mercado;

Desejando garantir condições de concorrência que ofereçam às transportadoras aéreas oportunidades justas e equitativas de prestar serviços de transporte aéreo;

Reconhecendo que a concessão de subvenções pode falsear a concorrência entre transportadoras aéreas e comprometer a realização dos objetivos de base do presente Acordo;

Afirmado a importância da proteção ambiental na definição e aplicação da política de aviação internacional e reconhecendo o direito de os Estados soberanos adotarem medidas adequadas para o efeito;

Tomando nota da importância da defesa do consumidor, incluindo a reconhecida pela Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Montreal a 28 de maio de 1999, na medida em que as Partes Contratantes sejam partes na Convenção;

Verificando que o presente Acordo implica o intercâmbio de dados pessoais, que são abrangidos pela legislação das Partes Contratantes em matéria de proteção de dados e pela Decisão da Comissão de 31 de janeiro de 2011, nos termos da Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à adequação do nível de proteção de dados pessoais pelo Estado de Israel no que se refere ao tratamento automatizado de dados (2011/61/UE);

Tencionando tirar partido do quadro de acordos de transporte aéreo vigentes, de modo a abrir o acesso aos mercados e a maximizar as vantagens para os consumidores, as transportadoras aéreas, os trabalhadores e as comunidades das Partes Contratantes;

Verificando que o presente Acordo deve ser aplicado de forma progressiva mas integral e que um mecanismo adequado pode assegurar o estabelecimento de disposições regulamentares e normas equivalentes para a aviação civil com base nos padrões mais elevados aplicados pelas Partes Contratantes,

acordaram no seguinte:

Artigo 1.º

Definições

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

1) «Serviços acordados» e «rotas especificadas»: o transporte aéreo internacional realizado em conformidade com o artigo 2.º e com o anexo I do presente Acordo;

2) «Acordo»: o presente Acordo e os seus Anexos, bem como todas as alterações aos mesmos;

3) «Transportadora aérea»: uma empresa titular de uma licença de exploração aérea;

4) «Transporte aéreo»: o transporte de passageiros, de bagagem, de carga e de correio em aeronaves civis, separadamente ou em combinação, oferecido ao público mediante remuneração ou em execução de um contrato de fretamento, incluindo, de modo a evitar dúvidas, os serviços de transporte aéreo regulares e não regulares (chárter) e os serviços de carga completa;

5) «Acordo de Associação»: o Acordo Euro-mediterrânico que estabelece uma associação entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Estado de Israel, por outro, assinado em Bruxelas a 20 de novembro de 1995;

6) «Autoridades competentes»: os organismos estatais ou as entidades responsáveis pelas funções administrativas nos termos do presente Acordo;

7) «Partes Contratantes»: por um lado, a União Europeia ou os seus Estados-Membros, ou a União Europeia e os

seus Estados-Membros, de acordo com as competências respetivas, e, por outro, Israel;

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

a) Quaisquer alterações que tenham entrado em vigor em conformidade com o artigo 94.º, alínea a), da Convenção e sido ratificadas por Israel e pelo Estado ou Estados-Membros da União Europeia, e

b) Quaisquer Anexos ou alterações dos mesmos adotadas em conformidade com o artigo 90.º da Convenção, na medida em que tais Anexos ou alterações tenham, em qualquer momento, entrado em vigor para Israel e para o Estado ou Estados-Membros da União Europeia, conforme pertinente para a matéria em causa;

9) «Tratados UE»: o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;

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

11) «Capacidade»: condições a satisfazer por uma transportadora aérea para poder prestar serviços aéreos internacionais, ou seja, dispor de capacidade financeira suficiente e de competências de gestão adequadas e estar disposta a cumprir a legislação, regulamentação e requisitos aplicáveis à prestação desses serviços;

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

13) «Transporte aéreo internacional»: o transporte aéreo que sobrevoa o espaço aéreo sobre o território de pelo menos dois Estados;

14) «IATA»: a Associação de Transporte Aéreo Internacional;

15) «OACI»: a Organização da Aviação Civil Internacional;

16) «Nacional»:

a) Qualquer pessoa que tenha a nacionalidade israelita, no caso de Israel, ou a nacionalidade de um Estado-Membro, no caso da União Europeia e dos seus Estados-Membros; ou

b) Qualquer entidade jurídica i) que seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, e efetivamente controlada em permanência por pessoas ou entidades com a nacionalidade israelita, no caso de Israel, ou por pessoas ou entidades com a nacionalidade de um Estado-Membro ou de um dos outros Estados enumerados no anexo III, no caso da União Europeia e dos seus Estados-Membros e ii) cujo estabelecimento principal seja em Israel, no caso de Israel, ou num Estado-Membro, no caso da União Europeia e dos seus Estados-Membros;

17) «Nacionalidade»: o preenchimento, por uma transportadora aérea, dos requisitos em domínios como a propriedade, o controlo efetivo e o estabelecimento principal;

18) «Serviço aéreo não regular»: qualquer serviço aéreo comercial que não seja um serviço aéreo regular;

19) «Licença de exploração» i) no caso da União Europeia e dos seus Estados-Membros, uma licença de exploração e quaisquer outros documentos ou certificados pertinentes emitidos ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e de qualquer outro instrumento que venha a suceder-lhe e ii) no caso de Israel, uma licença de exploração de serviços aéreos e quaisquer outros documentos ou certificados pertinentes emitidos ao abrigo do artigo 18.º da Lei israelita sobre navegação aérea de 2011 e de qualquer outro instrumento que venha a suceder-lhe;

20) «Preço»:

a) As «tarifas aéreas» a pagar às transportadoras aéreas, aos seus agentes ou a outros vendedores de bilhetes pelo transporte de passageiros e bagagem nos serviços aéreos, bem como todas as condições de aplicação de tais tarifas, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências e a outros serviços auxiliares; e

b) As «tarifas aéreas» a pagar pelo transporte de carga, bem como as condições de aplicação de tais tarifas, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares.

Esta definição abrange, se pertinente, o transporte de superfície em ligação com o transporte aéreo internacional e as condições aplicáveis;

21) «Estabelecimento principal»: os serviços centrais ou a sede social de uma transportadora aérea no território da Parte Contratante em que são exercidas as principais funções financeiras e o controlo operacional, incluindo a gestão da aeronavegabilidade contínua da transportadora, conforme indicado na licença de exploração;

22) «Obrigação de serviço público»: qualquer obrigação imposta às transportadoras aéreas de assegurarem, numa rota especificada, a prestação mínima de serviços aéreos regulares, em conformidade com as normas estabelecidas em matéria de continuidade, regularidade, preços e capacidade mínima, que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais. As transportadoras aéreas podem ser compensadas pela Parte Contratante interessada pelo cumprimento de obrigações de serviço público;

23) «Serviço aéreo regular»: uma série de voos, todos eles com as seguintes características:

a) Em cada voo, existem lugares e/ou capacidade para transporte de carga e/ou de correio disponíveis para compra individual pelo público (quer diretamente à transportadora aérea, quer aos seus agentes autorizados);

b) Os voos são operados de modo a assegurarem o tráfego entre os mesmos dois ou mais aeroportos:

— Segundo um horário publicado, ou

— Com uma regularidade ou frequência tais que constituam uma série reconhecidamente sistemática;

24) «SESAR» (*Single European Sky ATM Research*): o programa de execução técnica do Céu Único Europeu, o qual prevê a investigação, o desenvolvimento e a implantação, de forma coordenada e sincronizada, das novas gerações de sistemas de gestão do tráfego aéreo;

25) «Subvenção»: qualquer contribuição financeira concedida pelas autoridades competentes, por um Governo,

um organismo regional ou outra entidade pública, nomeadamente nos seguintes casos:

a) A prática das autoridades competentes, de um Governo, organismo regional ou outra entidade pública envolve uma transferência direta de fundos, nomeadamente subsídios, empréstimos ou entradas de capital, a potencial transferência direta de fundos para a empresa ou a aceitação do passivo da empresa, designadamente garantias de empréstimo, injeções de capital, participação no capital, proteção contra a falência ou seguros;

b) As autoridades competentes, um Governo, organismo regional ou outra entidade pública renunciam ou não procedem à cobrança de receitas normalmente exigíveis;

c) As autoridades competentes, um Governo, organismo regional ou outra entidade pública fornecem bens ou serviços, que não sejam infraestruturas gerais, ou adquirem bens ou serviços; ou

d) As autoridades competentes, um Governo, organismo regional ou outra entidade pública efetuam pagamentos a um mecanismo de financiamento ou encarregam um organismo privado de executar uma ou várias das funções referidas nas alíneas a), b) e c), que normalmente incumbiriam ao Governo, ou determinam que o faça, e a prática seguida não se distingue verdadeiramente das práticas normalmente adotadas pelos Governos;

conferindo por este meio uma vantagem;

26) «Território»: no caso de Israel, o território do Estado de Israel, e, no caso da União Europeia, o território (continental e insular) e as águas interiores e territoriais a que se aplicam os Tratados da UE, nas condições previstas nestes Tratados ou em qualquer outro instrumento que venha a suceder-lhes. A aplicação do presente Acordo ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das posições jurídicas respetivas do Reino de Espanha e do Reino Unido relativamente ao diferendo que se prende com a soberania sobre o território em que se encontra situado o aeroporto e da continuação da suspensão da aplicação, ao aeroporto de Gibraltar, das medidas da UE no domínio da aviação vigentes à data de 18 de setembro de 2006 entre os Estados-Membros, nos termos da Declaração Ministerial sobre o Aeroporto de Gibraltar aprovada em Córdova a 18 de setembro de 2006. A aplicação do presente Acordo entende-se sem prejuízo do estatuto dos territórios sob administração de Israel após junho de 1967;

27) «Taxa de utilização»: uma taxa aplicada às transportadoras aéreas pela oferta de infraestruturas ou de serviços aeroportuários, de proteção do ambiente aeroportuário, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo os serviços e infraestruturas conexos.

TÍTULO I

Disposições económicas

Artigo 2.º

Direitos de tráfego

1 — Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante, em conformidade com o disposto nos anexos I e II, os seguintes direitos para a realização de transportes

aéreos internacionais pelas transportadoras aéreas da outra Parte Contratante:

- a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;
- b) O direito de efetuar escalas no seu território para qualquer fim que não seja o embarque ou desembarque de passageiros, bagagem, carga e/ou correio no transporte aéreo (fins não comerciais);
- c) Ao prestar um serviço acordado numa rota especificada, o direito de efetuar escalas no seu território para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e/ou correio, separadamente ou em combinação; e
- d) Os restantes direitos previstos no presente Acordo.

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

- a) De Israel, o direito a embarcar, no território de qualquer Estado-Membro, passageiros, bagagem, carga e/ou correio transportados a título oneroso e com destino a outro ponto situado no território desse Estado-Membro;
- b) Da União Europeia, o direito a embarcar, no território de Israel, passageiros, bagagem, carga e/ou correio transportados a título oneroso e com destino a outro ponto situado no território de Israel.

Artigo 3.º

Autorização

Após a receção dos pedidos de autorização de operação por parte de uma transportadora aérea de uma Parte Contratante, as autoridades competentes devem emitir as autorizações adequadas no prazo processual mais curto, desde que:

- a) No caso das transportadoras aéreas de Israel:
 - A transportadora aérea tenha o seu estabelecimento principal em Israel e seja titular de uma licença de exploração segundo o direito de Israel; e
 - O controlo regulamentar efetivo da transportadora seja exercido e mantido por Israel; e
 - A transportadora aérea seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, e efetivamente controlada por Israel e/ou por nacionais seus.

- b) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia:

— A transportadora aérea tenha o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro da União Europeia, em conformidade com os Tratados da UE, e seja titular de uma licença de exploração segundo o direito da União Europeia; e

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

— A transportadora aérea seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, de Estados-Membros da União Europeia e/ou de nacionais de Estados-Membros da União Europeia, ou de outros Estados enumerados no anexo III e/ou de nacionais desses outros Estados, e seja efetivamente controlada por estes;

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

d) Sejam mantidas e aplicadas as disposições estabelecidas nos artigos 13.º e 14.º

Artigo 3.º-A

Reconhecimento mútuo das decisões reguladoras relativas à capacidade e à nacionalidade das transportadoras aéreas

Quando recebem um pedido de autorização de uma transportadora aérea de uma Parte Contratante, as autoridades competentes da outra Parte Contratante reconhecem qualquer decisão relativa à capacidade e/ou à nacionalidade adotada pelas autoridades competentes da primeira Parte Contratante em relação a essa transportadora aérea, como se tal decisão tivesse sido tomada pelas suas próprias autoridades competentes, e não procedem a nenhum inquérito suplementar nessa matéria, exceto nos casos previstos na alínea a) a seguir.

a) Se, após a receção de um pedido de autorização de uma transportadora aérea ou após a concessão dessa autorização, as autoridades competentes da Parte Contratante recetora tiverem razões específicas, assentes numa dúvida razoável, para recear que, apesar da decisão tomada pelas autoridades competentes da outra Parte Contratante, as condições prescritas no artigo 3.º do presente Acordo para a concessão das devidas autorizações ou licenças não foram satisfeitas, devem avisar prontamente as autoridades em causa, fundamentando devidamente os seus receios. Nessa eventualidade, qualquer das Partes Contratantes pode solicitar a realização de consultas, que poderão incluir representantes das autoridades competentes das Partes Contratantes, e/ou informações adicionais pertinentes sobre a matéria, devendo tais pedidos ser atendidos o mais rapidamente possível. Se a questão permanecer sem solução, as Partes Contratantes podem recorrer ao Comité Misto instituído em conformidade com o disposto no artigo 22.º do presente Acordo, bem como, em aplicação do disposto nos n.ºs 7 e 9 do mesmo artigo, tomar as medidas de salvaguarda adequadas, em conformidade com o artigo 24.º

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

- i) Certificados ou licenças em matéria de segurança aérea;
- ii) Medidas de segurança da aviação; ou
- iii) Cobertura de seguros.

Artigo 4.º

Recusa, cancelamento, suspensão ou limitação de autorizações

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

- a) No caso das transportadoras aéreas de Israel:

— A transportadora aérea não tenha o seu estabelecimento principal em Israel ou não seja titular de uma licença de exploração segundo o direito aplicável de Israel; ou

— O controlo regulamentar efetivo da transportadora não seja exercido ou mantido por Israel; ou

— A transportadora aérea não seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, ou efetivamente controlada por Israel e/ou por nacionais seus;

b) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia:

— A transportadora aérea não tenha o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro da União Europeia, em conformidade com os Tratados da UE, e não seja titular de uma licença de exploração segundo o direito da União Europeia; ou

— O controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea não seja exercido ou mantido pelo Estado-Membro da União Europeia responsável pela emissão do seu certificado de perador aéreo ou a autoridade competente não esteja claramente identificada; ou

— A transportadora aérea não seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, de Estados-Membros da União Europeia e/ou de nacionais de Estados-Membros da União Europeia, ou de outros Estados enumerados no anexo III e/ou de nacionais desses outros Estados, nem seja efetivamente controlada por estes;

c) A transportadora aérea não tenha cumprido as disposições legislativas e regulamentares referidas no artigo 6.º do presente Acordo;

d) Não sejam mantidas ou aplicadas as disposições estabelecidas nos artigos 13.º e 14.º; ou

e) Uma Parte Contratante tenha decidido, em conformidade com o artigo 7.º, que não estão a ser cumpridas as condições de concorrência.

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

Artigo 5.º

Investimento

1 — Não obstante o disposto nos artigos 3.º e 4.º do presente Acordo, e após a verificação pelo Comité Misto, em conformidade com o artigo 22.º, n.º 10, da existência de um regime de reciprocidade, as Partes Contratantes podem permitir a participação maioritária e/ou o controlo efetivo de transportadoras aéreas de Israel por Estados-Membros da União Europeia ou por nacionais seus, ou de transportadoras aéreas da União Europeia por Israel ou por nacionais seus, em conformidade com as condições previstas no n.º 2 do presente artigo.

2 — No que se respeita ao n.º 1 do presente artigo, os investimentos específicos de interesses das Partes Contratantes devem ser autorizados caso a caso, mediante decisão prévia do Comité Misto, em conformidade com o artigo 22.º, n.º 2, do presente Acordo.

Tal decisão deve especificar as condições associadas à prestação dos serviços acordados em conformidade com o presente Acordo, bem como aos serviços entre países terceiros e as Partes Contratantes. As disposições do artigo 22.º, n.º 9, do presente Acordo não se aplicam a este tipo de decisões.

Artigo 6.º

Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares

1 — Quando entram, permanecem ou saem do território de uma das Partes Contratantes, as transportadoras aéreas da outra Parte Contratante devem cumprir as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis nesse território no que respeita à entrada ou saída do seu território ou à exploração e navegação de aeronaves afetas ao transporte aéreo internacional.

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

Artigo 7.º

Condições de concorrência

1 — As Partes Contratantes reafirmam a aplicação ao presente Acordo das disposições do capítulo 3 (Condições de concorrência), título IV, do Acordo de Associação.

2 — As Partes Contratantes reconhecem ter por objetivo comum a criação de um ambiente equitativo e concorrencial para a prestação de serviços aéreos. As Partes Contratantes reconhecem que as transportadoras aéreas terão mais probabilidades de instaurar práticas concorrenciais leais se fornecerem serviços numa base totalmente comercial e não beneficiarem de subvenções e se for assegurado o acesso neutro e não discriminatório às instalações aeroportuárias, serviços e faixas horárias.

3 — Se uma Parte Contratante constatar que, no território da outra Parte Contratante, existem condições, nomeadamente devido à concessão de uma subvenção, suscetíveis de afetar adversamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência oferecidas às suas transportadoras aéreas, pode enviar observações à outra Parte Contratante. Além disso, pode requerer uma reunião do Comité Misto, conforme previsto no artigo 22.º do presente Acordo. As consultas devem ter lugar no prazo de 30 dias a contar da data de receção do pedido para o efeito. A incapacidade de obter um acordo satisfatório no prazo de 30 dias a contar do início das consultas constitui motivo para a Parte Contratante requerente tomar medidas com vista à recusa, retenção, cancelamento ou suspensão das autorizações da(s) transportadora(s) aérea(s) em causa ou à imposição de condições adequadas, em conformidade com o artigo 4.º

4 — As medidas referidas no n.º 3 devem ser adequadas, proporcionadas e, no que respeita ao âmbito e à duração, limitadas ao estritamente necessário. Aplicam-se exclusivamente às transportadoras aéreas que beneficiam das condições referidas no n.º 3, sem prejuízo do direito de as Partes Contratantes tomarem medidas em conformidade com o artigo 23.º

5 — As Partes Contratantes acordam em que, para efeitos da aplicação do presente artigo, os apoios concedidos pelo Governo israelita para cobertura de despesas de segurança adicionais suportadas pelas transportadoras aéreas israelitas decorrentes de instruções do Governo israelita

não sejam considerados práticas concorrenciais desleais nem subvenções, desde que:

- a) Esses apoios abranjam exclusivamente os custos obrigatoriamente suportados pelas transportadoras aéreas de Israel aquando da aplicação de medidas de segurança suplementares ditadas pelas autoridades israelitas e que não sejam impostas às transportadoras aéreas da União Europeia, nem suportadas por estas; e
- b) Esses custos de segurança estejam claramente identificados e quantificados por Israel; e
- c) O Comité Misto receba, anualmente, um relatório incluindo o montante total das despesas de segurança e a taxa de participação do Governo israelita no ano anterior.

6 — Cada uma das Partes Contratantes pode, mediante notificação da outra Parte Contratante, contactar as entidades governamentais responsáveis no território da outra Parte Contratante, a nível nacional, provincial ou local, para tratar de matérias relacionadas com o presente artigo.

7 — As disposições do presente artigo aplicam-se sem prejuízo das disposições legislativas e regulamentares das Partes Contratantes relativas a obrigações de serviço público em vigor nos seus territórios.

Artigo 8.º

Oportunidades comerciais

Representantes das transportadoras aéreas

1 — As transportadoras aéreas de cada Parte Contratante têm o direito de abrir os escritórios e de criar as instalações necessárias no território da outra Parte Contratante para realizar transportes aéreos e promover e vender serviços de transporte aéreo, incluindo serviços conexos ou complementares.

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

Assistência em escala

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

- i) Direito de prestar a sua própria assistência em escala («autoassistência») ou, ao seu critério;
- ii) Direito de selecionar um fornecedor entre os fornecedores concorrentes de parte ou da totalidade dos serviços de assistência em escala, se tais fornecedores tiverem acesso ao mercado com base nas disposições legislativas e regulamentares de cada Parte Contratante e estiverem presentes no mercado;

b) No caso das seguintes categorias de serviços de assistência em escala, a saber, assistência a bagagem, assistência a operações em pista, assistência a combustível e óleo e assistência a carga e correio, no que respeita ao tratamento físico da carga e do correio entre o terminal aéreo e a aeronave, os direitos concedidos ao abrigo da alínea a),

subalíneas i) e ii), apenas estão sujeitos às restrições físicas ou operacionais que decorram das disposições legislativas e regulamentares aplicáveis no território da outra Parte Contratante. Se tais restrições impedirem a autoassistência e não existir concorrência efetiva entre prestadores de serviços de assistência em escala, estes serviços devem ser oferecidos a todas as transportadoras aéreas em condições de igualdade e numa base não discriminatória. Os preços dos referidos serviços não devem exceder o seu custo total, incluindo uma remuneração razoável dos ativos, após amortização.

Vendas, despesas realizadas localmente e transferência de fundos

4 — As transportadoras aéreas de cada Parte Contratante podem comercializar serviços de transporte aéreo no território da outra Parte Contratante diretamente e/ou, ao seu critério, através dos seus agentes de vendas, de outros intermediários por elas designados ou via Internet ou qualquer outro canal disponível. As transportadoras aéreas podem 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 — As transportadoras aéreas podem converter e remeter, em qualquer momento, por qualquer meio, livremente, sem restrições ou taxas, em qualquer moeda livremente convertível e à taxa oficial de câmbio aplicável, as receitas obtidas localmente a partir do território da outra Parte Contratante para o seu próprio território e, exceto em caso de incompatibilidade com as disposições legislativas e regulamentares geralmente aplicáveis, para o país ou países da sua escolha, mediante pedido.

6 — As transportadoras aéreas de uma Parte Contratante podem pagar em moeda local, no território da outra Parte Contratante, as despesas realizadas localmente, incluindo a aquisição de combustível. As transportadoras aéreas de uma Parte Contratante podem, ao seu critério, pagar essas despesas no território da outra Parte Contratante em moeda livremente convertível, de acordo com a regulamentação aplicável à moeda local.

Acordos de cooperação

7 — Ao operar ou oferecer serviços nos termos do presente Acordo, qualquer transportadora aérea de uma Parte Contratante pode celebrar acordos de cooperação comercial, nomeadamente no que respeita à reserva de capacidade ou à partilha de códigos com:

- a) Uma ou várias transportadoras aéreas das Partes Contratantes; e
- b) Uma ou várias transportadoras aéreas de um país terceiro; e
- c) Quaisquer fornecedores de serviços de transporte de superfície, terrestre ou marítimo;

desde que: i) a transportadora operadora seja titular dos direitos de tráfego adequados, ii) as transportadoras responsáveis pela comercialização sejam titulares dos direitos de rota adequados em aplicação das disposições bilaterais pertinentes e iii) os acordos de cooperação preencham os requisitos de segurança e concorrência a que estão normalmente sujeitos. No caso dos serviços de transporte de passageiros comercializados em regime de partilha de códigos, o comprador deve ser informado, no ponto de venda e, em qualquer caso, no balcão de registo (*check-in*)

ou, para os voos de ligação em que não seja requerido o registo, aquando do embarque, dos fornecedores que prestarão cada segmento do serviço de transporte.

Transporte de superfície

8 — a) No caso do transporte de passageiros, os prestadores de serviços de transporte de superfície não ficam sujeitos às disposições legislativas e regulamentares aplicáveis ao transporte aéreo simplesmente pelo facto de tal transporte de superfície ser oferecido por uma transportadora aérea em seu próprio nome. Os prestadores de serviços de transporte de superfície podem decidir participar ou não nos acordos de cooperação. Ao decidirem participar num acordo específico, os prestadores de serviços de transporte de superfície podem ter em conta, designadamente, os interesses dos consumidores e condicionaisismos técnicos, económicos, de espaço e de capacidade.

b) Além disso, e sem prejuízo de qualquer outra disposição do presente Acordo, as transportadoras aéreas e os fornecedores indiretos de serviços de transporte de carga das Partes Contratantes são autorizados, sem restrições, a utilizar serviços de transporte de carga de superfície em articulação com o transporte aéreo internacional, de ou para quaisquer pontos dos territórios de Israel e da União Europeia, ou de países terceiros, nomeadamente serviços de transporte de e para todos os aeroportos que disponham de serviços aduaneiros, incluindo, quando aplicável, o direito de transportar carga sob controlo alfandegário, nos termos das disposições legislativas e regulamentares em vigor. Independentemente de ser transportada à superfície ou por via aérea, essa carga deve ter acesso às formalidades e infraestruturas aduaneiras do aeroporto. As transportadoras aéreas podem optar por efetuar o seu próprio transporte de superfície ou por prestar esse serviço através de acordos estabelecidos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície realizado por outras transportadoras aéreas e fornecedores indiretos de serviços de transporte aéreo de carga. Estes serviços de transporte intermodal de carga podem ser oferecidos a um preço único, combinando o transporte aéreo e o de superfície, desde que os expedidores não sejam induzidos em erro sobre as características do transporte.

Locação

9 — a) As transportadoras aéreas de cada uma das Partes Contratantes podem fornecer os serviços acordados utilizando aeronaves, em regime de locação com ou sem tripulação, de outras transportadoras aéreas, incluindo de países terceiros, desde que todos os participantes nesses acordos satisfaçam as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas pelas Partes Contratantes nesta matéria.

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

c) A locação com tripulação (*wet-leasing*) de uma aeronave de uma transportadora aérea de um país terceiro que não conste do anexo III, por uma transportadora aérea de Israel ou por uma transportadora aérea da União Europeia, para exercer os direitos previstos no âmbito do presente Acordo, deve ter um carácter excecional ou satisfazer necessidades temporárias. O contrato de locação com tripulação deve ser enviado: i) à autoridade responsável

pelo licenciamento da transportadora aérea locadora, para aprovação prévia e ii) à autoridade competente da outra Parte Contratante em cujo território se pretende operar a aeronave objeto do contrato de locação com tripulação, para fins de informação.

Para efeitos da presente alínea, por «aeronave» entende-se uma aeronave de uma transportadora aérea de um país terceiro que não esteja proibida de realizar voos na União Europeia e/ou em Israel.

Contratos de franquia e de utilização de marca

10 — As transportadoras aéreas das Partes Contratantes têm o direito de celebrar contratos de franquia ou de utilização de marca com empresas, incluindo transportadoras aéreas, de qualquer das Partes Contratantes ou de países terceiros, desde que essas transportadoras aéreas tenham poderes para o efeito e satisfaçam as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares aplicadas pelas Partes Contratantes a tais contratos, nomeadamente as que requerem a divulgação da identidade da transportadora aérea que presta o serviço.

Atribuição de faixas horárias nos aeroportos

11 — As Partes Contratantes asseguram que os procedimentos, orientações e regras em vigor nos aeroportos situados no seu território no que se refere à gestão das faixas horárias sejam aplicados de forma transparente, eficaz e não discriminatória.

Consultas no âmbito do Comité Misto

12 — Se uma Parte Contratante considerar que a outra Parte Contratante não cumpre o disposto no presente artigo, pode notificar a outra Parte Contratante das suas constatações e solicitar a realização de consultas ao abrigo do artigo 22.º, n.º 4.

Artigo 9.º

Direitos aduaneiros e taxas

1 — À chegada ao território de uma Parte Contratante, as aeronaves utilizadas no transporte aéreo internacional pelas transportadoras aéreas da outra Parte Contratante, o seu equipamento normal, combustível, lubrificantes, consumíveis técnicos, equipamento de terra, 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) e outros artigos destinados ou usados exclusivamente durante a operação ou a manutenção da aeronave utilizada no transporte aéreo internacional estão isentos, em condições de reciprocidade, 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 locais ou pela União Europeia e b) não baseados no custo dos serviços prestados, na condição de esses equipamentos e provisões permanecerem a bordo da aeronave.

2 — Estão igualmente isentos, em condições de reciprocidade, dos impostos, imposições, direitos, emolumentos e taxas referidos no n.º 1 do presente artigo, à exceção das taxas sobre o custo dos serviços prestados:

a) As provisões de bordo introduzidas ou fornecidas no território de uma Parte Contratante e embarcadas em

quantidades razoáveis para consumo nos voos de partida das aeronaves de uma transportadora aérea da outra Parte Contratante utilizadas no transporte aéreo internacional, ainda que essas provisões se destinem a ser consumidas num troço da viagem efetuado sobre o referido território;

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

c) Os combustíveis, lubrificantes e consumíveis técnicos introduzidos ou fornecidos no território de uma Parte Contratante para serem usados numa aeronave de uma transportadora aérea da outra Parte Contratante utilizada no transporte aéreo internacional, ainda que esses aprovisionamentos se destinem a ser usados num troço da viagem efetuado sobre o referido território;

d) O material impresso, previsto na legislação aduaneira de cada uma das Partes Contratantes, introduzido ou fornecido no território de uma Parte Contratante e embarcado para ser usado num voo de partida de uma aeronave de uma transportadora aérea da outra Parte Contratante utilizada no transporte aéreo internacional, ainda que esses fornecimentos se destinem a ser usados num troço da viagem efetuado sobre o referido território; e

e) O equipamento de segurança destinado a ser utilizado nos aeroportos ou terminais de carga.

3 — Nenhuma das disposições do presente Acordo impede uma Parte Contratante de cobrar impostos, imposições, direitos, emolumentos ou taxas sobre o combustível fornecido no seu território, numa base não discriminatória, para utilização numa aeronave de uma transportadora aérea que opere entre dois pontos no seu território. À entrada, durante a sua permanência ou à saída do território de uma Parte Contratante, as transportadoras aéreas da outra Parte devem aplicar as disposições legislativas e regulamentares dessa Parte Contratante relativas à venda, fornecimento e utilização de combustível para aeronaves.

4 — O equipamento de bordo normal, bem como os materiais, provisões e peças sobressalentes a que se referem os n.ºs 1 e 2 do presente artigo, habitualmente conservados a bordo das aeronaves operadas pelas transportadoras aéreas de uma Parte Contratante, só podem ser descarregados no território da outra Parte Contratante mediante autorização das autoridades aduaneiras dessa Parte Contratante, podendo ser exigida a sua colocação sob a supervisão ou o controlo das referidas autoridades até serem reexportados ou por qualquer outra forma cedidos, em conformidade com a regulamentação aduaneira.

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

6 — Nenhuma das disposições do presente Acordo impede as Partes Contratantes de aplicarem impostos, imposições, direitos, emolumentos ou taxas sobre os bens vendidos aos passageiros, que não os destinados ao consumo a bordo, num segmento do serviço aéreo entre dois pontos do seu território em que seja permitido o embarque ou desembarque.

7 — O disposto no presente Acordo não afeta o regime do IVA, com exceção do imposto sobre as importações. O dispositivo das convenções vigentes entre um Estado-Membro da União Europeia e Israel, destinadas a evitar a dupla tributação do rendimento e do capital, não é alterado pelo presente Acordo.

Artigo 10.º

Taxas de utilização dos aeroportos e das infraestruturas e serviços aeronáuticos

1 — Cada uma das Partes Contratantes assegura que as taxas eventualmente impostas, pelas suas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança, às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante pela utilização dos serviços de navegação aérea e de controlo do tráfego aéreo estejam relacionadas com os custos e não sejam discriminatórias. Em qualquer caso, as condições de aplicação dessas taxas de utilização às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante não devem ser menos favoráveis do que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra transportadora aérea.

2 — Cada uma das Partes Contratantes assegura que as taxas eventualmente impostas, pelas suas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança, às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante pela utilização de aeroportos, serviços de segurança da aviação e infraestruturas e serviços conexos não sejam injustamente discriminatórias e sejam equitativamente repartidas entre categorias de utilizadores. Essas taxas podem refletir, mas não exceder, o custo total, para as autoridades e organismos competentes em matéria de cobrança, da oferta das infraestruturas e dos serviços aeroportuários e de segurança da aviação adequados, no aeroporto ou sistema aeroportuário. Tais taxas podem envolver uma rentabilidade razoável dos ativos, após amortização. As infraestruturas e os serviços sujeitos a taxas de utilização devem ser oferecidos segundo critérios de eficácia e economia. Em qualquer caso, as condições de aplicação dessas taxas às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante não devem ser menos favoráveis do que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra transportadora aérea no momento da sua avaliação.

3 — As Partes Contratantes promovem a realização de consultas entre as autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança no seu território e as transportadoras aéreas que utilizam os serviços e as infraestruturas, ou os seus organismos representativos, e incentivam essas autoridades ou organismos a prestar aos utilizadores dos aeroportos, ou aos organismos representativos destes, informações sobre os elementos que servem de base para a determinação do sistema ou do nível de taxas cobradas em cada aeroporto pelos respetivos organismos de gestão, na medida em que tais informações se podem revelar necessárias para permitir uma análise rigorosa da razoabilidade dessas taxas, de acordo com os princípios enunciados nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo. Cada Parte Contratante incentiva as autoridades competentes em matéria de cobrança a informar os utilizadores, com uma antecedência razoável, sobre qualquer proposta de alteração das taxas de utilização, de modo que essas autoridades possam ter em conta os pontos de vista dos utilizadores antes da introdução das alterações.

4 — Nos processos de resolução de diferendos em conformidade com o artigo 23.º, uma Parte Contratante só é considerada em situação de incumprimento do disposto no presente artigo se: a) não proceder à revisão da taxa

ou prática na origem da queixa da outra Parte Contratante, num prazo razoável; ou b) na sequência dessa revisão, não adotar todas as medidas ao seu alcance para corrigir qualquer taxa ou prática inconsistente com o disposto no presente artigo.

Artigo 11.º

Preços

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

2 — As Partes Contratantes não devem exigir a notificação das tarifas.

3 — As autoridades competentes podem realizar reuniões para debater determinadas questões, nomeadamente tarifas consideradas injustas, não razoáveis ou discriminatórias.

Artigo 12.º

Estatísticas

1 — Cada Parte Contratante fornece à outra Parte Contratante os dados estatísticos requeridos pela legislação e regulamentação internas e, mediante pedido, os outros dados estatísticos disponíveis que possam razoavelmente ser exigidos para efeitos da análise da exploração dos serviços aéreos objeto do presente Acordo.

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

TÍTULO II

Cooperação regulamentar

Artigo 13.º

Segurança aérea

1 — Sem prejuízo do poder discricionário das autoridades legislativas das Partes Contratantes, estas devem cooperar estreitamente no domínio da segurança aérea, de modo a estabelecer, na medida do possível, regras harmonizadas ou o reconhecimento mútuo das respetivas normas de segurança. O Comité Misto supervisiona o processo de cooperação, com a assistência da Agência Europeia para a Segurança da Aviação.

2 — As Partes Contratantes devem garantir que a legislação, as regras e os procedimentos respetivos asseguram, no mínimo, o nível de disposições regulamentares e normas relativas ao transporte aéreo especificado no anexo IV, parte A, conforme previsto no anexo VI.

3 — As autoridades competentes das Partes Contratantes devem reconhecer como válidos, para efeitos da realização dos transportes aéreos previstos no presente Acordo, os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as 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 suscetíveis de serem estabelecidas nos termos da Convenção. Contudo, as autoridades competentes 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 pelas autoridades da outra Parte.

4 — Cada Parte Contratante pode solicitar a realização de consultas, a qualquer momento, sobre as normas de segurança aérea aplicadas pela outra Parte Contratante nas áreas ligadas às infraestruturas aeronáuticas, à tripulação de voo, às aeronaves e às operações de aeronaves. Essas consultas devem ter lugar no prazo de trinta (30) dias a contar da data de apresentação do pedido para o efeito.

5 — Se, na sequência dessas consultas, uma Parte Contratante considerar que a outra Parte Contratante não mantém nem administra eficazmente normas de segurança aérea nas áreas referidas no n.º 4 que, à data, satisfaçam as normas estabelecidas em aplicação da Convenção, a outra Parte Contratante deve ser informada dessas constatações e das medidas consideradas necessárias para garantir a conformidade com as normas da OACI. A outra Parte Contratante deve então tomar as medidas corretivas adequadas, no prazo acordado.

6 — As Partes Contratantes devem garantir que as aeronaves matriculadas no território de uma Parte Contratante, que sejam suspeitas de incumprimento das normas internacionais no domínio da segurança aérea estabelecidas em aplicação da Convenção e que efetuem aterragens em aeroportos abertos ao tráfego aéreo internacional no território da outra Parte Contratante, sejam submetidas a inspeções na plataforma de estacionamento pelas autoridades competentes dessa outra Parte Contratante, realizadas a bordo e em torno da aeronave, para verificar a validade da sua documentação e da documentação respeitante à tripulação, bem como o seu estado aparente e do seu equipamento.

7 — As autoridades competentes das Partes Contratantes podem adotar todas as medidas adequadas e imediatas sempre que verifiquem que uma aeronave, um componente ou uma operação possam:

a) Não satisfazer as normas mínimas estabelecidas ao abrigo da Convenção, ou

b) Suscitar sérias dúvidas — com base numa inspeção referida no n.º 6 em aplicação do disposto no artigo 16.º da Convenção — sobre a conformidade de uma aeronave ou da operação de uma aeronave com as normas mínimas estabelecidas ao abrigo da Convenção, ou

c) Suscitar sérias dúvidas sobre o cumprimento e aplicação efetivos das normas mínimas estabelecidas ao abrigo da Convenção.

8 — Se as autoridades competentes de uma Parte Contratante tomarem medidas ao abrigo do n.º 7, informam prontamente as autoridades competentes da outra Parte Contratante da adoção de tais medidas, apresentando as razões que as motivaram.

9 — Sempre que seja indispensável tomar medidas urgentes para garantir a segurança de uma operação de uma transportadora aérea, cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou alterar imediatamente a autorização de operação da(s) transportadora(s) aérea(s) da outra Parte Contratante.

10 — Se, apesar de ter deixado de haver razões para tal, as medidas adotadas em aplicação dos n.ºs 7 ou 9 não forem suspensas, as Partes Contratantes podem submeter a questão à apreciação do Comité Misto.

Artigo 14.º

Segurança da aviação

1 — As Partes Contratantes reafirmam o seu compromisso mútuo de salvaguardar a segurança da aviação civil

contra atos de interferência ilícita e, nomeadamente, de cumprir as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção, da Convenção referente às Infrações e a certos outros Atos cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio a 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia a 16 de dezembro de 1970, da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal a 23 de setembro de 1971 e do Protocolo para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos destinados à Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal a 24 de fevereiro de 1988, na medida em que as Partes Contratantes sejam partes nestas convenções e em todas as demais convenções e protocolos no domínio da segurança da aviação civil que as Partes Contratantes tenham celebrado.

2 — Sempre que solicitado, as Partes Contratantes prestam toda a assistência mútua necessária para prevenir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves e dos seus passageiros e tripulações, aeroportos e infraestruturas de navegação aérea, bem como quaisquer outras ameaças à segurança da aviação civil.

3 — Nas suas relações mútuas, as Partes Contratantes devem agir em conformidade com as normas de segurança da aviação e, na medida em que as apliquem, as práticas recomendadas estabelecidas pela OACI e designadas por Anexos à Convenção, desde que tais disposições de segurança da aviação lhes sejam aplicáveis. As Partes Contratantes devem exigir que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território e que tenham o seu estabelecimento principal ou residência permanente nesse mesmo território, bem como os operadores de aeroportos situados no seu território, apliquem, no mínimo, essas disposições de segurança da aviação.

4 — Cada uma das Partes Contratantes assegura que, no seu território, sejam tomadas medidas efetivas para proteger as aeronaves, realizar o rastreio dos passageiros e da sua bagagem de mão e efetuar os controlos adequados da tripulação, carga (incluindo bagagem de porão) e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento, e que essas medidas sejam adaptadas em caso de aumento do nível de ameaça. Cada uma das Partes Contratantes concorda que as suas transportadoras aéreas podem ser instadas a cumprir as disposições de segurança da aviação referidas no n.º 3, prescritas pela outra Parte Contratante, relativas à chegada, partida ou permanência no território dessa outra Parte Contratante. Se for informada de uma ameaça específica para determinado voo ou conjunto de voos com partida ou chegada no território da outra Parte Contratante, cada Parte Contratante comunica esse facto à outra Parte Contratante, tendo a primeira o direito de decidir adotar medidas especiais de segurança para atender a essa ameaça específica, em conformidade com o disposto no n.º 6.

5 — As Partes Contratantes acordam em cooperar no sentido do reconhecimento mútuo das respetivas normas de segurança da aviação. Para tal, devem estabelecer disposições administrativas que permitam a realização de consultas sobre as medidas de segurança da aviação em vigor ou previstas, bem como a cooperação e o intercâmbio de informações sobre as medidas de controlo da qualidade aplicadas pelas Partes Contratantes. Uma Parte Contratante também pode solicitar a cooperação da outra Parte Contratante para avaliar se as medidas especiais de segu-

rança tomadas por essa outra Parte Contratante cumprem os requisitos da Parte Contratante requerente. À luz dos resultados das avaliações, a Parte Contratante 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 Contratante requerente. Essa decisão deve ser comunicada à outra Parte Contratante.

6 — Cada uma das Partes Contratantes deve também responder favoravelmente a qualquer pedido que lhe seja apresentado pela outra Parte Contratante relativamente à adoção de medidas especiais de segurança razoáveis para dar resposta a uma ameaça específica. Salvo em caso de urgência, cada uma das Partes Contratantes notifica previamente a outra Parte Contratante das eventuais medidas especiais de segurança que tencione introduzir e que possam ter um impacto significativo, a nível financeiro ou operacional, nos serviços de transporte aéreo previstos no presente Acordo. Cada uma das Partes Contratantes pode requerer uma reunião do Comité Misto para debater essas medidas de segurança, conforme previsto no artigo 22.º do presente Acordo.

7 — Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, dos aeroportos ou das infraestruturas de navegação aérea, as Partes Contratantes prestam-se assistência mútua, facilitando as comunicações e tomando outras medidas adequadas para pôr rapidamente termo, e em condições de segurança, a esse incidente ou ameaça.

8 — Cada uma das Partes Contratantes deve adotar todas as medidas que considerar praticáveis para assegurar que uma aeronave que seja objeto de um ato de captura ilícita ou de outros atos de interferência ilícita e que se encontre estacionada no seu território seja imobilizada em terra, a menos que a sua partida seja imposta pelo dever imperativo de proteger vidas humanas. Sempre que possível, tais medidas devem ser tomadas com base em consultas mútuas.

9 — Se uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante violou as disposições de segurança da aviação estabelecidas no presente artigo, essa Parte Contratante pode requerer consultas imediatas da outra Parte Contratante.

10 — Sem prejuízo do disposto no artigo 4.º, a incapacidade de alcançar um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias a contar da data de apresentação do respetivo pedido constitui motivo para recusar, cancelar, limitar ou impor condições às autorizações de operação de uma ou mais transportadoras aéreas dessa outra Parte Contratante.

11 — Se necessário, por força de uma ameaça imediata e excecional, uma Parte Contratante pode tomar medidas provisórias antes do termo do prazo de quinze (15) dias.

12 — Sem prejuízo da necessidade de tomar medidas imediatas para salvaguardar a segurança do transporte, as Partes Contratantes afirmam que, quando do estudo da possibilidade de adotar medidas de segurança, cada Parte Contratante avalia os eventuais efeitos económicos e operacionais adversos sobre a prestação dos serviços aéreos abrangidos pelo presente Acordo e, salvo obrigação legal, tem esses fatores em conta quando da definição das medidas necessárias e adequadas para resolver os problemas de segurança.

13 — Em caso de cumprimento, pela outra Parte Contratante, das disposições do presente artigo, as medidas adotadas em aplicação do disposto nos n.ºs 10 ou 11 do presente artigo são suspensas.

14 — Não obstante o disposto no presente artigo, as Partes Contratantes acordam em que nenhuma delas deve ser obrigada a revelar informações que possam prejudicar a segurança nacional de cada uma das Partes Contratantes.

Artigo 15.º

Gestão do tráfego aéreo

1 — As Partes Contratantes acordam em cooperar estreitamente no domínio da gestão do tráfego aéreo com vista a alargar o Céu Único Europeu a Israel, de modo a reforçar a segurança e a eficiência global do tráfego aéreo geral, com vista a otimizar capacidades e minimizar atrasos. Para o efeito, Israel participa no Comité do Céu Único Europeu na qualidade de observador. O Comité Misto deve acompanhar este processo de cooperação.

2 — Para facilitar a aplicação da legislação relativa ao Céu Único Europeu nos respetivos territórios:

a) Israel deve adotar as medidas necessárias para ajustar as suas estruturas institucionais de gestão do tráfego aéreo ao Céu Único Europeu, nomeadamente através da criação de um organismo nacional competente em matéria de supervisão, o qual, pelo menos no plano funcional, deve ser independente dos fornecedores de serviços de navegação aérea; e

b) A União Europeia deve associar Israel às iniciativas operacionais pertinentes nos domínios dos serviços de navegação aérea, do espaço aéreo e da interoperabilidade ligados ao Céu Único Europeu, em especial através de uma coordenação adequada no que respeita ao SESAR.

3 — a) As Partes Contratantes devem garantir que a sua legislação, regras e procedimentos pertinentes asseguram, no mínimo, o cumprimento das disposições regulamentares e normas aplicáveis ao transporte aéreo especificadas no anexo IV, secção A, parte B, conforme previsto no anexo VI.

b) As Partes Contratantes devem envidar todos os esforços para atuar em conformidade com as disposições regulamentares e normas da União Europeia no domínio do transporte aéreo especificadas no anexo IV, secção B, parte B, conforme previsto no anexo VI.

Artigo 16.º

Ambiente

1 — As Partes Contratantes reconhecem a importância da proteção do ambiente na definição e execução da política de aviação internacional.

2 — As Partes Contratantes reconhecem que são necessárias medidas eficazes aos níveis mundial, regional, nacional e/ou local para reduzir ao mínimo o impacto da aviação civil no ambiente.

3 — As Partes Contratantes reconhecem que é importante cooperar e, no âmbito das negociações multilaterais, ter em conta e minimizar os impactos da aviação no plano ambiental e económico, bem como garantir que as eventuais medidas de redução de impacto sejam totalmente coerentes com os objetivos do presente Acordo.

4 — Nenhuma das disposições do presente Acordo deve ser interpretada como limitando o direito de as autoridades competentes de uma Parte Contratante adotarem todas

as medidas adequadas para prevenir ou, de outro modo, dar resposta aos impactos ambientais do transporte aéreo, desde que essas medidas sejam aplicadas sem distinção de nacionalidade.

5 — As Partes Contratantes devem garantir que a sua legislação, regras e procedimentos pertinentes asseguram, no mínimo, o cumprimento das disposições regulamentares e normas relativas ao transporte aéreo especificadas no anexo IV, parte C, conforme previsto no anexo VI.

Artigo 17.º

Responsabilidade das transportadoras aéreas

1 — As Partes Contratantes reafirmam as suas obrigações ao abrigo da Convenção para a Unificação de certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal a 28 de maio de 1999 (Convenção de Montreal).

2 — As Partes Contratantes garantem que a sua legislação, regras e procedimentos pertinentes asseguram, no mínimo, o cumprimento das disposições regulamentares e normas relativas ao transporte aéreo especificadas no anexo IV, parte D, conforme previsto no anexo VI.

Artigo 18.º

Direitos dos consumidores e proteção dos dados pessoais

As Partes Contratantes garantem que a sua legislação, regras e procedimentos pertinentes asseguram, no mínimo, o cumprimento das disposições regulamentares e normas relativas ao transporte aéreo especificadas no anexo IV, parte E, conforme previsto no anexo VI.

Artigo 19.º

Sistemas informatizados de reservas

As Partes Contratantes aplicam as suas disposições legislativas e regulamentares, nomeadamente as regras em matéria de concorrência, ao funcionamento dos sistemas informatizados de reservas de forma justa e não discriminatória. Os sistemas informatizados de reservas, as transportadoras aéreas e as agências de viagens de uma Parte Contratante beneficiam de tratamento equivalente ao reservado aos sistemas informatizados de reservas, transportadoras aéreas e agências de viagens que operam no território da outra Parte Contratante.

Artigo 20.º

Aspetos sociais

As Partes Contratantes garantem que a sua legislação, regras e procedimentos pertinentes asseguram, no mínimo, o cumprimento das disposições regulamentares e normas relativas ao transporte aéreo especificadas no anexo IV, parte F, conforme previsto no anexo VI.

TÍTULO III

Disposições institucionais

Artigo 21.º

Interpretação e aplicação

1 — As Partes Contratantes tomam todas as medidas gerais ou específicas adequadas para garantir o cumpri-

mento das obrigações decorrentes do presente Acordo, renunciando a quaisquer outras que possam pôr em causa a realização dos seus objetivos.

2 — Cada uma das Partes Contratantes é responsável, no seu território, pela boa execução do presente Acordo e, designadamente, das disposições regulamentares e normas relativas ao transporte aéreo mencionadas no anexo IV, conforme previsto no anexo VI.

3 — Cada uma das Partes Contratantes presta à outra Parte Contratante todas as informações e assistência necessárias, segundo o direito aplicável de cada Parte Contratante, em caso de investigação de eventuais infrações efetuada por essa outra Parte Contratante, no âmbito das respetivas competências, conforme previsto no presente Acordo.

4 — Sempre que as Partes Contratantes atuem ao abrigo das competências que lhes são conferidas pelo presente Acordo em matérias de interesse da outra Parte Contratante e que digam respeito às autoridades ou empresas da outra Parte Contratante, as autoridades competentes da outra Parte Contratante devem ser plenamente informadas e deve ser-lhes dada a possibilidade de apresentar observações antes da adoção de uma decisão final.

Artigo 22.º

Comité Misto

1 — É instituído um comité composto por representantes das Partes Contratantes (a seguir designado por «Comité Misto»), que é responsável pela gestão do presente Acordo e assegura a sua correta aplicação. Para esse efeito, formula recomendações e toma decisões nos casos previstos no presente Acordo.

2 — As decisões do Comité Misto são adotadas por consenso e vinculam as Partes Contratantes. São executadas pelas Partes Contratantes segundo as suas próprias regras.

3 — O Comité Misto adota o seu regulamento interno.

4 — O Comité Misto reúne-se sempre que necessário e pelo menos uma vez por ano. Qualquer das Partes Contratantes pode solicitar a realização de uma reunião.

5 — As Partes Contratantes também podem solicitar uma reunião do Comité Misto para resolver questões relacionadas com a interpretação ou a aplicação do presente Acordo. Essa reunião deve ter lugar no mais breve prazo possível, o mais tardar dois meses a contar da data de receção do pedido, salvo decisão em contrário das Partes Contratantes.

6 — Com vista à correta aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes trocam informações e, a pedido de qualquer delas, efetuam consultas no âmbito do Comité Misto.

7 — Se uma das Partes Contratantes considerar que uma decisão do Comité Misto não foi adequadamente aplicada pela outra Parte Contratante pode requerer a apreciação do assunto pelo Comité Misto. Se o Comité Misto não puder resolver a questão no prazo de dois meses a contar da sua apresentação, a Parte Contratante requerente pode tomar as medidas de salvaguarda adequadas, em conformidade com o artigo 24.º

8 — As decisões do Comité Misto especificam a data da sua aplicação no território das Partes Contratantes, bem como qualquer outra informação com eventual interesse para os operadores económicos.

9 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2, se o Comité Misto não decidir sobre determinada questão no prazo de seis meses a contar da data em que esta lhe tenha sido submetida, as Partes Contratantes podem adotar medidas de salvaguarda temporárias adequadas, em conformidade com o artigo 24.º

10 — O Comité Misto examina as questões relativas a investimentos bilaterais, em caso de participação maioritária, ou a mudanças no controlo efetivo das transportadoras aéreas das Partes Contratantes.

11 — O Comité Misto também desenvolve a cooperação:

a) Desempenhando as suas tarefas específicas no que respeita ao processo de cooperação regulamentar, conforme definido no título II do presente Acordo;

b) Promovendo o intercâmbio de peritos sobre novas iniciativas e novidades legislativas ou regulamentares, nomeadamente nos domínios da segurança, do ambiente, da infraestrutura aeronáutica (incluindo faixas horárias), da concorrência e da defesa do consumidor;

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

d) Aprovando, de modo consensual, propostas, abordagens ou documentos de natureza processual diretamente relacionados com o funcionamento do presente Acordo; e

e) Estudando as potenciais áreas de aperfeiçoamento do presente Acordo, designadamente apresentando recomendações de alteração; e

f) Tratando da aplicação do disposto no anexo IV, secção A.1 (lista das transportadoras aéreas proibidas de operar na UE).

12 — As Partes partilham o objetivo de maximizar as vantagens para os consumidores, as transportadoras aéreas, os trabalhadores e as comunidades de ambos os lados, alargando o presente Acordo aos países terceiros. Para o efeito, o Comité Misto deve cooperar no sentido da elaboração de uma proposta sobre as condições e os procedimentos, incluindo eventuais alterações do presente Acordo, que se revelem necessários para que os países terceiros possam ser Partes no presente Acordo.

Artigo 23.º

Resolução de diferendos e arbitragem

1 — Cada uma das Partes Contratantes pode, através dos canais diplomáticos, solicitar ao Conselho de Associação instituído ao abrigo do Acordo de Associação, que examine os eventuais diferendos relativos à aplicação ou interpretação do presente Acordo que não tenham sido resolvidos em conformidade com o artigo 22.º Para efeitos do presente artigo, o Conselho de Associação instituído ao abrigo do Acordo de Associação atua como Comité Misto.

2 — O Conselho de Associação pode resolver esses diferendos através de uma decisão.

3 — As Partes Contratantes adotam as medidas necessárias para aplicar a decisão a que se refere o n.º 2.

4 — Se as Partes Contratantes não forem capazes de resolver o diferendo em conformidade com o n.º 2, a questão deve, a pedido de uma das Partes Contratantes, ser submetida à apreciação de um tribunal arbitral composto por três árbitros, de acordo com o procedimento a seguir indicado:

a) Cada uma das Partes Contratantes nomeia um árbitro no prazo de sessenta (60) dias a contar da data de rece-

ção da notificação do pedido de arbitragem pelo tribunal arbitral, apresentado pela outra Parte Contratante por via diplomática; o terceiro árbitro é nomeado pelas Partes Contratantes no prazo adicional de sessenta (60) dias. Se uma das Partes Contratantes não nomear um árbitro no prazo acordado, ou se o terceiro árbitro não for nomeado no período acordado, cada uma das Partes Contratantes pode solicitar ao Presidente do Conselho da OACI que nomeie um ou mais árbitros, conforme aplicável;

b) O terceiro árbitro, nomeado nos termos da alínea a), deve ser nacional de um país terceiro que mantenha relações diplomáticas com cada uma das Partes Contratantes à data da nomeação e atuar como presidente do tribunal arbitral;

c) O tribunal arbitral aprova o seu regulamento interno; e

d) Sem prejuízo da decisão definitiva do tribunal arbitral, as despesas da arbitragem são equitativamente repartidas pelas Partes Contratantes.

5 — A pedido de uma das Partes Contratantes, o tribunal arbitral pode ordenar à outra Parte Contratante que aplique medidas cautelares provisórias na pendência da decisão definitiva.

6 — O tribunal arbitral procura adotar decisões, provisórias ou definitivas, por consenso. Na falta de consenso, o tribunal arbitral adota as suas decisões por maioria dos votos.

7 — Se uma das Partes Contratantes não acatar uma decisão adotada pelo tribunal arbitral ao abrigo do presente artigo no prazo de trinta (30) dias a contar da sua notificação, a outra Parte Contratante pode — enquanto se mantiver o incumprimento — limitar, suspender ou cancelar os direitos ou privilégios concedidos à Parte Contratante em falta nos termos do presente Acordo.

Artigo 24.º

Medidas de salvaguarda

1 — As Partes Contratantes adotam todas as medidas gerais ou específicas necessárias ao cumprimento das obrigações que lhes incumbem por força do presente Acordo. As Partes Contratantes procuram assegurar a consecução dos objetivos do presente Acordo.

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

3 — Qualquer Parte Contratante que tencione adotar medidas de salvaguarda notifica a outra Parte Contratante, através do Comité Misto, e fornece todas as informações pertinentes.

4 — As Partes Contratantes dão imediatamente início a um processo de consultas no âmbito do Comité Misto para encontrar uma solução comumente aceitável.

5 — Sem prejuízo do disposto no artigo 3.º, n.º 1, alínea d) (Autorização), e 4.º, n.º 1, alínea d) (Recusa, cancelamento, suspensão ou limitação de autorizações), bem como nos artigos 13.º (Segurança aérea) e 14.º (Segurança da aviação), a Parte Contratante em causa não pode tomar medidas de salvaguarda antes de decorrido o prazo de

um mês a contar da data da notificação prevista no n.º 3, salvo se o processo de consultas previsto no n.º 4 tiver sido concluído antes do termo do prazo fixado.

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

7 — As medidas adotadas nos termos do presente artigo devem ser suspensas logo que a Parte Contratante em falta cumprir o disposto no presente Acordo.

Artigo 25.º

Cobertura geográfica do Acordo

As Partes Contratantes comprometem-se a manter um diálogo constante de modo a assegurar a coerência do presente Acordo com o Processo de Barcelona, tendo em vista, enquanto objetivo final, um Espaço de Aviação Comum Euro-Mediterrânico. Por conseguinte, a possibilidade de mútuo acordo sobre alterações que tenham em conta acordos de aviação euro-mediterrânicos semelhantes deve ser discutida no âmbito do Comité Misto, em conformidade com o artigo 22.º, n.º 11.

Artigo 26.º

Relação com outros acordos

1 — As disposições do presente Acordo prevalecem sobre as disposições pertinentes dos acordos e convénios bilaterais em vigor entre Israel e os Estados-Membros. No entanto, não obstante o disposto no presente Acordo, os direitos de tráfego existentes, as medidas de segurança decorrentes desses acordos bilaterais e demais convénios não abrangidos pelo presente Acordo, ou que sejam mais favoráveis, podem continuar a ser aplicados. No que respeita às transportadoras aéreas, tais direitos e acordos podem continuar a ser aplicados:

a) Pelas transportadoras aéreas da União Europeia, desde que não se verifique qualquer discriminação no exercício dos direitos existentes ou na execução de outros acordos entre as transportadoras aéreas da União Europeia com base na nacionalidade;

b) Pelas transportadoras aéreas do Estado de Israel.

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

3 — O presente Acordo não prejudica as decisões adotadas pelas duas Partes Contratantes de aplicarem futuras recomendações que possam ser formuladas pela OACI. As Partes Contratantes não devem invocar o presente Acordo, nem qualquer parte do mesmo, para justificar a sua oposição à apreciação, no âmbito da OACI, de políticas alternativas sobre quaisquer matérias abrangidas pelo presente Acordo.

4 — As Partes Contratantes acordam em que não deve haver restrições nem impedimentos à celebração, no futuro, de acordos no domínio da segurança entre o Governo do Estado de Israel e cada um dos Governos dos Estados-Membros da União Europeia em domínios da segurança da aviação que não se enquadrem no âmbito das competências exclusivas da UE. No entanto, as Partes Contratantes acordam em: i) privilegiar, sempre que possível e

em conformidade com o artigo 14.º, n.º 5, a celebração de acordos de segurança da aviação a nível da UE, e ii) fornecer ao Comité Misto as informações pertinentes sobre os acordos bilaterais de segurança, sem prejuízo do disposto no artigo 14.º, n.º 14.

Artigo 27.º

Alterações

1 — Se uma das Partes Contratantes pretender alterar o disposto no presente Acordo, deve notificar o Comité Misto da sua decisão. A alteração do presente Acordo entra em vigor em conformidade com o artigo 30.º

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

3 — O presente Acordo não prejudica o direito de cada Parte Contratante adotar unilateralmente nova legislação ou alterar a legislação vigente em matéria de transporte aéreo mencionada no anexo IV, desde que respeite o princípio da não-discriminação e o disposto no presente Acordo.

4 — Se uma das Partes Contratantes ponderar a adoção de nova legislação ou de uma alteração à legislação vigente em matéria de transporte aéreo mencionada no anexo IV, deve informar a outra Parte Contratante, conforme adequado e possível. O fornecimento dessa informação e, a pedido de uma das Partes Contratantes, a troca preliminar de pontos de vista podem ter lugar no âmbito do Comité Misto.

5 — Cada uma das Partes Contratantes deve informar periodicamente e o mais brevemente possível a outra Parte Contratante sobre a legislação recém-adotada ou as alterações à legislação vigente em matéria de transporte aéreo mencionada no anexo IV. O fornecimento dessa informação pode ter lugar no âmbito do Comité Misto. A pedido de qualquer das Partes Contratantes, o Comité Misto deve proceder, no prazo de sessenta dias, a uma troca de pontos de vista sobre as repercussões dessa nova legislação ou alteração no funcionamento adequado do presente Acordo.

6 — Para acautelar o funcionamento adequado do presente Acordo, o Comité Misto deve:

a) Adotar uma decisão de revisão dos anexos IV e/ou VI do presente Acordo por forma a neles integrar, se necessário, em condições de reciprocidade, a nova legislação ou alteração em causa; ou

b) Adotar uma decisão no sentido de a nova legislação ou a alteração em causa ser considerada conforme com o presente Acordo; ou

c) Aprovar outras medidas, a adotar num prazo razoável, relacionadas com a nova legislação ou alteração em causa.

Artigo 28.º

Denúncia

1 — O presente Acordo é celebrado por tempo indeterminado.

2 — Qualquer das Partes pode, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte Contratante, por via diplomática, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação deve ser simultaneamente enviada à OACI. O presente Acordo cessa às 00.00 horas GMT 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 Contratantes antes de terminado este prazo.

Artigo 29.º

Registo junto da Organização da Aviação Civil Internacional e do Secretariado da Organização das Nações Unidas

O presente Acordo e todas as suas eventuais alterações devem ser registados junto da OACI e do Secretariado da Organização das Nações Unidas.

Artigo 30.º

Aplicação e entrada em vigor

1 — O presente Acordo é aplicado a título provisório, em conformidade com o direito nacional das Partes Contratantes, a partir da data da sua assinatura pelas Partes Contratantes.

2 — O presente Acordo entra em vigor no prazo de um mês a contar da data da última nota diplomática trocada entre as Partes Contratantes confirmando a conclusão de todos os procedimentos necessários. Para efeitos desta troca de notas, Israel entrega ao Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia a sua nota diplomática dirigida à União Europeia e aos seus Estados-Membros e o Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia entrega a Israel a nota diplomática da União Europeia e dos seus Estados-Membros dirigida a Israel. A nota diplomática da União Europeia e dos seus Estados-Membros deve conter as comunicações de cada Estado-Membro confirmando a conclusão dos 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 final do presente Acordo.

Feito no Luxemburgo aos dez dias do mês de junho de dois mil e treze, que corresponde ao dia dois de Tamuz do ano cinco mil setecentos e setenta e três do calendário hebraico, em duplo exemplar, nas línguas alemã, búlgara, checa, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, romena, sueca e hebraica, fazendo igualmente fé todos os textos.

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



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

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

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

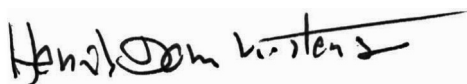
За Република България:



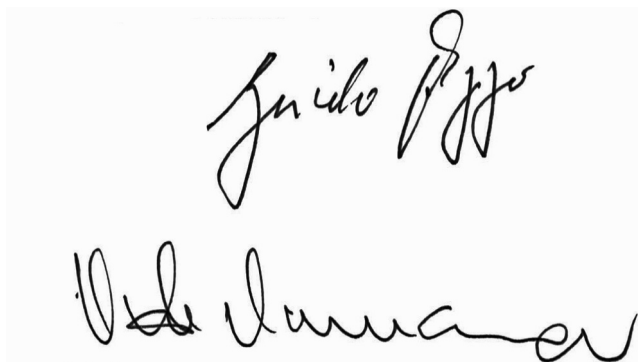
Za Českou republiku:



For Kongeriget Danmark:



(Für die Bundesrepublik Deutschland:



Eesti Vabariigi nimel:



Thar cheann Na hÉireann:
For Ireland:



Για την Ελληνική Δημοκρατία:



Por el Reino de España:



Pour la République française:



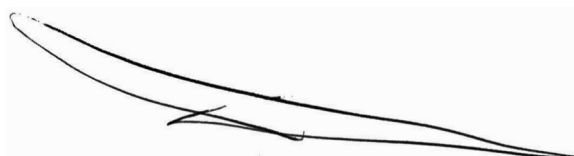
Per la Repubblica italiana:



Για την Κυπριακή Δημοκρατία:



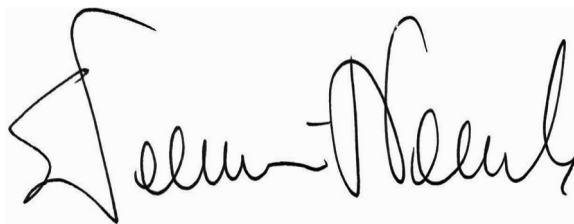
Latvijas Republikas vārdā:



Lietuvos Respublikos vardu:



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej:



Pour le Grand-Duché de Luxembourg:



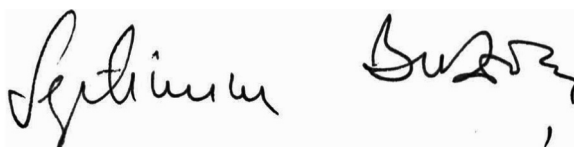
Pela República Portuguesa:



Magyarország részéről:



Pentru România:



Għal Malta:



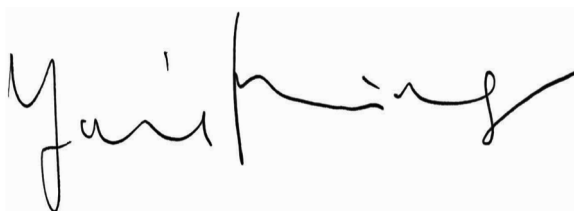
Za Republiko Slovenijo:



Voor het Koninkrijk der Nederlanden:



Za Slovenskú republiku:



Suomen tasavallan puolesta:
För Republiken Finland:



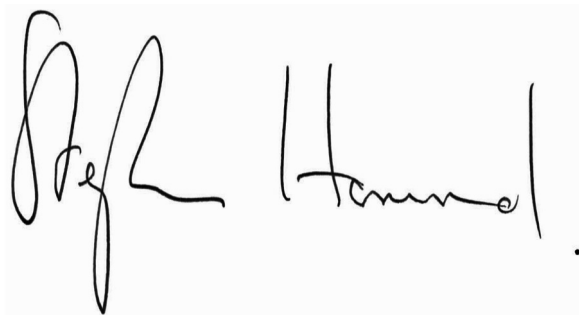
Für die Republik Österreich:



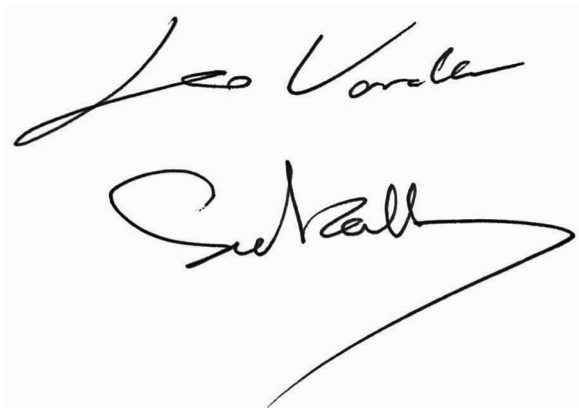
För Konungariket Sverige:



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:



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



בשם ממשלת מדינת ישראל



ANEXO I

Serviços acordados e rotas especificadas

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

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

a) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia:

Pontos na União Europeia — um ou mais pontos intermédios nos países Euromed ⁽¹⁾, países EACE ⁽²⁾, ou países enumerados no anexo iii — um ou mais pontos em Israel.

b) No caso das transportadoras aéreas de Israel:

Pontos em Israel — um ou mais pontos intermédios nos países Euromed, países EACE ou países enumerados no anexo iii — um ou mais pontos na União Europeia.

3 — Os serviços explorados em aplicação do disposto no ponto 2 do presente anexo devem ter origem ou destino no território de Israel, no caso das transportadoras aéreas de Israel, e no território da União Europeia, no caso das transportadoras aéreas da União Europeia.

4 — As transportadoras aéreas de cada uma das Partes Contratantes podem, ao seu critério, numa ou no conjunto das rotas:

a) Realizar voos numa única direção ou em ambas as direções;

b) Combinar diferentes números de voo numa única operação de aeronave;

c) Prestar serviços para pontos intermédios, conforme especificado no ponto 2 do presente anexo, e para pontos nos territórios das Partes Contratantes, independentemente da sua 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) Realizar escalas em quaisquer pontos, dentro e fora do território de qualquer das Partes Contratantes, sem prejuízo do disposto no artigo 2.º, n.º 2, do presente Acordo;

g) Transportar tráfego em trânsito através do território da outra Parte Contratante; e

h) Combinar tráfego na mesma aeronave, independentemente da origem desse tráfego.

5 — As Partes Contratantes autorizam as transportadoras aéreas a definir a frequência e a capacidade de transporte aéreo internacional oferecidas, segundo considerações comerciais de mercado. Por força deste direito, as Partes Contratantes não podem limitar unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço, nem o tipo ou tipos de aeronaves exploradas pelas transportadoras aéreas da outra Parte Contratante, exceto por motivos de ordem aduaneira, técnica, operacional, ambiental ou de proteção sanitária ou em aplicação do artigo 7.º do presente Acordo.

6 — As transportadoras aéreas de cada uma das Partes Contratantes podem prestar serviços, incluindo no âmbito de acordos de partilha de códigos, em qualquer ponto situado num país terceiro e não incluído nas rotas especificadas, desde que não exerçam direitos de quinta liberdade.

7 — Sem prejuízo do disposto neste anexo, o presente Acordo não confere quaisquer direitos que permitam realizar transportes aéreos internacionais de/para/através do território de um país terceiro que não mantenha relações diplomáticas com todas as Partes Contratantes.

(¹) Países EUROMED: Marrocos, Argélia, Tunísia, Líbia, Egito, Líbano, Jordânia, Israel, Território Palestino, Síria e Turquia.

(²) Países EACE: países Partes no acordo multilateral que estabelece um Espaço de Aviação Comum Europeu, ou seja, Estados-Membros da União Europeia, República da Albânia, Bósnia-Herzegovina, República da Croácia, Antiga República Jugoslava da Macedónia, República da Islândia, República do Montenegro, Reino da Noruega, República da Sérvia e Kosovo, nos termos de Resolução 1244 do Conselho de Segurança da Nações Unidas.

ANEXO II

Disposições transitórias

1 — Não obstante o disposto nos pontos 2 e 3 do presente anexo, todos os direitos, incluindo os direitos de tráfego, e tratamentos mais vantajosos já concedidos por acordos ou convénios bilaterais em vigor entre Israel e a União Europeia a partir da data da assinatura do presente Acordo continuarão a ser exercidos em conformidade com as disposições do artigo 3.º do presente Acordo. No que respeita às transportadoras aéreas, esses direitos e acordos podem continuar a ser aplicados:

a) Pelas transportadoras aéreas da União Europeia, desde que não se verifique qualquer discriminação no exercício desses direitos existentes ou na aplicação de outros acordos entre as transportadoras aéreas da União Europeia com base na nacionalidade;

b) Pelas transportadoras aéreas do Estado de Israel.

2 — No caso dos serviços de transporte de passageiros, de carga e/ou de correio prestados separadamente ou em combinação, as transportadoras aéreas de Israel e dos Estados-Membros da União Europeia podem exercer os direitos de terceira e de quarta liberdade nas rotas especificadas, desde que sejam cumpridas as seguintes disposições transitórias:

a) A partir da data de assinatura do presente Acordo e apenas no que respeita aos serviços aéreos regulares:

i) Para as rotas não especificadas no anexo v, as transportadoras aéreas autorizadas podem realizar o número de frequências semanais disponíveis ao abrigo dos acordos ou convénios bilaterais aplicáveis ou sete (7) frequências semanais, consoante o número que for mais elevado; e

ii) Para as rotas especificadas no anexo v, as transportadoras aéreas autorizadas podem realizar o número de frequências semanais previsto no anexo v.

A partir da data da assinatura do presente Acordo, não deve haver limitações ao número de transportadoras aéreas autorizadas por rota para cada uma das Partes Contratantes.

b) A partir do primeiro dia da primeira temporada de verão IATA que se segue à data da assinatura do presente Acordo e unicamente no que respeita aos serviços aéreos regulares, as transportadoras aéreas autorizadas podem realizar:

i) Para as rotas especificadas no anexo v, parte A, do presente Acordo, três (3) frequências semanais adicionais

em relação ao número de frequências semanais previsto no anexo v, parte A; e

ii) Para todas as outras rotas, incluindo as especificadas no anexo v, parte B, sete (7) frequências semanais adicionais em relação ao número de frequências semanais resultante da aplicação do disposto nos pontos a).i) e a).ii)

c) A partir do primeiro dia da segunda temporada de verão IATA que se segue à data da assinatura do presente Acordo e unicamente no que respeita aos serviços aéreos regulares, as transportadoras aéreas autorizadas podem realizar:

i) Para as rotas especificadas no anexo v, parte A, do presente Acordo, três (3) frequências semanais adicionais em relação ao número de frequências semanais resultante da aplicação do disposto no ponto b).i); e

ii) Para todas as outras rotas, incluindo as rotas especificadas no anexo v, parte B, sete (7) frequências semanais adicionais em relação ao número de frequências semanais resultante da aplicação do disposto no ponto b).ii).

d) Sem prejuízo do disposto no ponto 4, a partir do primeiro dia da terceira temporada de verão IATA que se segue à data da assinatura do presente Acordo e unicamente no que respeita aos serviços aéreos regulares, as transportadoras aéreas autorizadas podem realizar:

i) Para as rotas especificadas no anexo v, parte A, do presente Acordo, quatro (4) frequências semanais adicionais em relação ao número de frequências semanais resultante da aplicação do disposto no ponto c).i); e

ii) Para todas as outras rotas, incluindo as especificadas no anexo v, parte B, sete (7) frequências semanais adicionais em relação ao número de frequências semanais resultante da aplicação do disposto no ponto c).ii).

e) A partir do primeiro dia da quarta temporada de verão IATA que se segue à data da assinatura do presente Acordo e unicamente no que respeita aos serviços aéreos regulares, as transportadoras aéreas autorizadas podem realizar:

i) Para as rotas especificadas no anexo v, parte A, do presente Acordo, quatro (4) frequências semanais adicionais em relação ao número de frequências semanais resultante da aplicação do disposto no ponto d).i); e

ii) Para todas as outras rotas, incluindo as especificadas no anexo v, parte B, sete (7) frequências semanais adicionais em relação ao número de frequências semanais resultante da aplicação do disposto no ponto d).ii).

f) A partir do primeiro dia da quinta temporada de verão IATA que se segue à data da assinatura do presente Acordo, passam a ser aplicáveis as disposições do anexo i e as transportadoras aéreas das Partes Contratantes podem exercer livremente os direitos de terceira e quarta liberdades nas rotas especificadas, sem quaisquer limitações em termos de capacidade, frequências semanais ou regularidade do serviço.

3 — No caso dos serviços aéreos não regulares:

a) A partir da data de assinatura do presente Acordo, a prestação de serviços aéreos não regulares continua a ser sujeita à aprovação das autoridades competentes das Partes Contratantes, que acolherão favoravelmente tal pedido; e

b) A partir da data prevista no ponto 2.f), passam a ser aplicáveis as disposições do anexo i e as transportadoras aéreas das Partes Contratantes podem exercer livremente os direitos de terceira e quarta liberdades nas rotas especificadas, sem quaisquer limitações em termos de capacidade, frequências semanais, número de transportadoras aéreas autorizadas ou regularidade do serviço.

4 — Antes da data prevista no ponto 2.d) do presente Anexo, o Comité Misto reúne-se para rever a aplicação do presente Acordo e avaliar o impacto comercial das duas primeiras fases do período de transição descrito no presente anexo. Com base nessa avaliação e sem prejuízo da sua competência em conformidade com o disposto no artigo 22.º do presente Acordo, o Comité Misto pode decidir, por consenso:

a) Adiar, por um período acordado em conjunto, que não deve ser superior a dois anos, a aplicação do disposto nos pontos 2.d), 2.e) e 2.f) em determinadas rotas, caso a avaliação supramencionada determine quer a não-aplicação das restrições impostas aos serviços aéreos regulares através de operações de serviços aéreos não regulares quer a existência de um grande desequilíbrio no que respeita ao volume de tráfego transportado pelas companhias aéreas das Partes Contratantes, que possa pôr em risco a preservação dos serviços aéreos; ou

b) Aumentar o número de frequências adicionais previsto nos pontos 2.d).i) e 2.e).i).

Se o Comité Misto não puder alcançar um acordo, as Partes Contratantes podem tomar medidas de salvaguarda adequadas em conformidade com o artigo 24.º do presente Acordo.

5 — A implementação e aplicação, por Israel, das disposições regulamentares e normas constantes da legislação da União Europeia relativa ao transporte aéreo enumerada no anexo iv devem ser validadas por uma decisão do Comité Misto, com base numa avaliação pela União Europeia. Essa avaliação deve ser efetuada na primeira das duas datas seguintes: i) data em que Israel notificar o Comité Misto da conclusão do processo de harmonização com base no anexo iv do presente Acordo, ou ii) três anos após a entrada em vigor do presente Acordo.

6 — Não obstante as disposições do anexo i e sem prejuízo do disposto no artigo 26.º, n.º 1, do presente Acordo e do ponto 1 do presente anexo, enquanto não for adotada a decisão prevista no ponto 5 do presente anexo, as transportadoras aéreas das Partes Contratantes não poderão exercer direitos de quinta liberdade, incluindo entre pontos no território da União Europeia, quando exploram serviços acordados em rotas especificadas.

ANEXO III

Lista dos outros Estados referidos nos artigos 3.º, 4.º e 8.º do Acordo e no anexo i

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

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

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

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

ANEXO IV

Regras aplicáveis à aviação civil

As disposições regulamentares e normas equivalentes da legislação da União Europeia a que se refere o presente Acordo devem ser estabelecidas com base nos atos a seguir mencionados. Sempre que necessário, devem ser subsequentemente previstas adaptações específicas para cada ato. As disposições regulamentares e normas equivalentes devem ser aplicáveis em conformidade com o anexo vi, salvo disposição em contrário do presente anexo ou do anexo ii (Disposições transitórias).

A. Segurança aérea

A.1 Lista das transportadoras aéreas proibidas de operar

Israel deve, com a maior brevidade possível, adotar medidas equivalentes às adotadas pelos Estados-Membros da UE com base na lista de transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação por razões de segurança aérea.

Essas medidas são tomadas em conformidade com as regras pertinentes relativas à elaboração e publicação de uma lista de transportadoras aéreas proibidas de operar e com as exigências de informação dos passageiros aéreos a respeito da identidade da transportadora aérea que opera os voos em que viajam, estabelecida na seguinte legislação da UE:

N.º 2111/2005

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

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

N.º 473/2006

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

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

N.º 474/2006

Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo ii do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho,

com as alterações periódicas dos regulamentos da Comissão.

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

Caso uma medida suscite sérias preocupações, Israel pode suspender a sua aplicação devendo, sem atrasos injustificados, submeter a questão à apreciação do Comité Misto em conformidade com o artigo 22.º, n.º 11, alínea f), do presente Acordo.

A.2 Investigação de acidentes/incidentes e comunicação de ocorrências

A.2.1: N.º 996/2010

Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE.

Disposições pertinentes: artigos 1.º a 5.º, artigos 8.º a 18.º, n.º 2, artigos 20.º e 21.º, artigo 23.º e anexo.

A.2.2: N.º 2003/42

Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2003, relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil.

Disposições pertinentes: artigos 1.º a 6.º e 8.º e 9.º

B. Gestão do tráfego aéreo

Regulamentação de base

Secção A:

B.1: N.º 549/2004

Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do Céu Único Europeu (Regulamento-Quadro).

Disposições pertinentes: artigo 1.º, n.ºs 1 a 3, artigo 2.º, artigo 4.º, n.ºs 1 a 4, artigos 9.º e 10.º, artigo 11, n.ºs 1 e 2, n.º 3, alíneas b) e d), e n.ºs 4 a 6, e artigo 13.º

B.2: N.º 550/2004

Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no Céu Único Europeu (Regulamento Prestação de Serviços).

Disposições pertinentes: artigo 2.º, n.ºs 1 e 2 e n.ºs 4 a 6, artigo 4.º, artigo 7.º, n.ºs 1 e 2, n.ºs 4 e 5 e n.º 7, artigo 8.º, n.ºs 1, 3 e 4, artigo 9.º, artigos 10.º e 11.º, artigo 12.º, n.ºs 1 a 4, artigo 18.º, n.ºs 1 e 2 e anexo II.

B.3: N.º 551/2004

Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no Céu Único Europeu (Regulamento Espaço Aéreo).

Disposições pertinentes: artigo 1.º, artigo 3.º-A, artigo 4.º, artigo 6.º, n.ºs 1 a 5 e n.º 7, artigo 7.º, n.ºs 1 e 3 e artigo 8.º

B.4: N.º 552/2004

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

Disposições pertinentes: artigos 1.º a 3.º, artigo 4.º, n.º 2, artigo 5.º a 6.º-A, artigo 7.º, n.º 1, artigo 8.º e anexos I a V.

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

B.5: Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE,

com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea, e que revoga a Diretiva 2006/23/CE.

Disposições pertinentes: artigo 3.º, artigo 8.º-B, n.ºs 1 a 3 e n.ºs 5 e 6, artigo 8.º-C, n.ºs 1 a 10 e anexo V-B.

Secção B:

B.2: N.º 550/2004

Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no Céu Único Europeu (Regulamento Prestação de Serviços).

Disposições pertinentes: artigo 2.º, n.º 3, artigo 7.º, n.ºs 6 e 8, artigo 8.º, n.ºs 2 e 5, artigo 9.º-A, n.ºs 1 a 5 e artigo 13.º

B.3: N.º 551/2004

Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no Céu Único Europeu (Regulamento Espaço Aéreo).

Disposições pertinentes: artigo 3.º e artigo 6.º, n.º 6.

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

B.5: Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE,

com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea, e que revoga a Diretiva 2006/23/CE.

Disposições pertinentes: artigo 8.º-B, n.º 4, artigo 8.º-C, n.º 10, e anexo V-B, ponto 4.

Regras de execução

Salvo indicação em contrário no anexo VI no que respeita às disposições regulamentares e normas equivalentes relacionadas com a «Regulamentação de base», são aplicáveis e relevantes os seguintes atos:

Regulamento-Quadro (Regulamento (CE) n.º 549/2004)

— Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão, de 29 de julho de 2010, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede e que altera o Regulamento (CE) n.º 2096/2005 que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea.

Prestação de serviços (Regulamento (CE) n.º 550/2004)

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

Espaço aéreo (Regulamento (CE) n.º 551/2004)

— Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão, de 25 de março de 2010, que estabelece regras comuns de gestão do fluxo de tráfego aéreo.

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

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

Interoperabilidade (Regulamento (CE) n.º 552/2004)

— Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de julho de 2011, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010.

— Regulamento (UE) n.º 929/2010 da Comissão, de 18 de outubro de 2010, que altera o Regulamento (CE) n.º 1033/2006 no que respeita às disposições da OACI mencionadas no artigo 3.º, n.º 1.

— Regulamento (UE) n.º 73/2010 da Comissão, de 26 de janeiro de 2010, que estabelece os requisitos aplicáveis à qualidade dos dados aeronáuticos e da informação aeronáutica no Céu Único Europeu.

— Regulamento (CE) n.º 262/2009 da Comissão, de 30 de março de 2009, que estabelece requisitos para a atribuição e a utilização coordenadas dos códigos de interrogador Modo S para o Céu Único Europeu.

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

— Regulamento (CE) n.º 1033/2006 da Comissão, de 4 de julho de 2006, que estabelece as regras relativas aos procedimentos aplicáveis aos planos de voo, na fase anterior ao voo, no Céu Único Europeu.

— Regulamento (CE) n.º 1032/2006 da Comissão, de 6 de julho de 2006, que estabelece regras relativamente aos sistemas automáticos de intercâmbio de dados de voo

para efeitos de comunicação, coordenação e transferência de voos entre unidades de controlo do tráfego aéreo.

Requisitos ATM/ANS decorrentes do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009

— Regulamento (UE) n.º 805/2011 da Comissão, de 10 de agosto de 2011, que estabelece regras detalhadas para as licenças de controlador de tráfego aéreo e certos certificados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho.

— Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011 da Comissão, de 17 de outubro de 2011, relativo à supervisão da segurança nos serviços de gestão do tráfego aéreo e de navegação aérea e que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010.

— Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011 da Comissão, de 17 de outubro de 2011, que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea e que altera os Regulamentos (CE) n.º 482/2008 e (UE) n.º 691/2010.

C. Ambiente

C.1: N.º 2002/30

Diretiva 2002/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de março de 2002, relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários,

com as alterações e as adaptações decorrentes dos Atos de Adesão de 2003 e 2005.

Disposições pertinentes: artigos 3.º a 5.º, artigo 7.º, artigos 9.º e 10.º, artigo 11.º, n.º 2, artigo 12.º e anexo II, pontos 1 a 3.

C.2: N.º 2006/93

Diretiva 2006/93/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa à regulação da exploração dos aviões que dependem do anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, volume 1, segunda parte, capítulo 3, segunda edição (1988).

Disposições pertinentes: artigos 1.º a 3.º e artigo 5.º

D. Responsabilidade das transportadoras aéreas

D.1: N.º 2027/97

Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente,

com a redação que lhe foi dada pelo seguinte ato:

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

Disposições pertinentes: artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e c) a g), e artigos 3.º a 6.º

E. Direitos dos consumidores e proteção de dados pessoais

E.1: N.º 90/314

Diretiva 90/314/CEE do Conselho, de 13 de junho de 1990, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados.

Disposições pertinentes: artigo 1.º, artigo 4.º, n.º 2 e n.ºs 4 a 7, e artigos 5.º e 6.º

E.2: N.º 95/46

Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados.

Disposições pertinentes: artigos 1.º a 34.º

E.3: N.º 261/2004

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

Disposições pertinentes: artigos 1.º a 16.º

E.4: N.º 1107/2006

Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho de 2006, relativo aos

direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo.

Disposições pertinentes: artigo 1.º, n.º 1, artigos 2.º a 16.º e anexos I a II.

F. Aspectos sociais**F.1: N.º 2000/79**

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

Disposições pertinentes: cláusula 1, ponto 1, e cláusulas 2 a 9 do anexo.

ANEXO V**Parte A: Frequências de base acordadas em certas rotas, em número igual ou superior a 14**

Tipo de serviço	Rotas		Capacidade de base (frequências semanais)
Passageiros.....	Viena	Telavive (TLV).....	Para a primeira transportadora: 14.
Passageiros.....	Paris (CDG — ORY — BVA)	Telavive (TLV).....	Para a segunda transportadora e seguintes: 3.
Passageiros.....	Frankfurt	Telavive (TLV).....	Para a primeira transportadora: ilimitado.
Passageiros.....	Atenas	Telavive (TLV).....	Para a segunda transportadora e seguintes: 7.
Passageiros.....	Roma	Telavive (TLV).....	14
Passageiros.....	Madrid.....	Telavive (TLV).....	14
Passageiros/todos os tipos de carga	Londres (LHR).....	Telavive (TLV).....	25
			21
			Para as duas primeiras transportadoras: ilimitado.

Parte B: Frequências de base acordadas em certas rotas, em número superior a 7 mas inferior a 14

Tipo de serviço	Rotas		Capacidade de base (frequências semanais)
Passageiros.....	Milão	Telavive (TLV).....	13
Passageiros.....	Berlim	Telavive (TLV).....	11
Passageiros.....	Barcelona	Telavive (TLV).....	10
Passageiros.....	Munique	Telavive (TLV).....	10

ANEXO VI**Disposições regulamentares e normas a cumprir quando da aplicação da legislação da UE constante do anexo IV do Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico entre a UE e Israel**

Aviso legal: o disposto no presente anexo não prejudica a aplicação do direito da UE no território da UE

Parte A.2: Investigação de acidentes/incidentes e comunicação de ocorrências

A.2.1: Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Norma
1	A2.1.1.1	O Regulamento n.º 996/2010 visa reforçar a segurança aérea, garantindo níveis de eficácia, celeridade e qualidade elevados nas investigações de segurança aérea da aviação civil, tendo por único objetivo a prevenção de acidentes e incidentes futuros, sem imputar culpas ou responsabilidades. Além disso, estabelece normas sobre a disponibilização atempada de informações relativas a todas as pessoas e mercadorias perigosas a bordo de uma aeronave envolvida num acidente. Visa igualmente melhorar a assistência às vítimas de acidentes aéreos e aos seus familiares.

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Norma
2	A2.1.2.1	As definições que constam do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 996/2010 aplicam-se às normas e aos requisitos relativos à investigação e à prevenção de acidentes e de incidentes na aviação civil especificados no presente anexo, conforme os casos.
3	A2.1.3.1	As normas e disposições regulamentares especificadas no presente anexo aplicam-se às investigações de segurança aérea no setor da aviação civil («autoridade responsável pelas investigações de segurança») com capacidade para, de forma independente, realizar uma investigação completa, pelos seus próprios meios ou através de acordos com outras autoridades responsáveis por investigações de segurança.
4(1)	A2.1.4.1	As Partes Contratantes devem garantir que as investigações de segurança sejam realizadas ou supervisionadas, sem interferências externas, por uma autoridade nacional permanente responsável pelas investigações de segurança aérea no setor da aviação civil («autoridade responsável pelas investigações de segurança») com capacidade para, de forma independente, realizar uma investigação completa, pelos seus próprios meios ou através de acordos com outras autoridades responsáveis por investigações de segurança.
4(2)	A2.1.4.2	A autoridade responsável pelas investigações de segurança é funcionalmente independente, nomeadamente das autoridades aeronáuticas responsáveis pela aeronavegabilidade, certificação, operações aéreas, manutenção, licenciamento, controlo do tráfego aéreo ou operações aeroportuárias e, em geral, de qualquer outra parte ou entidade cujos interesses ou atribuições possam colidir com a missão que lhe foi confiada ou influenciar a sua objetividade.
4(3)	A2.1.4.3	Ao realizar investigações de segurança, a autoridade responsável não solicita nem aceita instruções de terceiros e exerce plena autoridade sobre as mesmas investigações.
4(4)	A2.1.4.4	As atividades confiadas à autoridade responsável pelas investigações de segurança podem também incluir a recolha e análise de informações relacionadas com a segurança aérea, nomeadamente para efeitos de prevenção de acidentes, na medida em que essas atividades não comprometam a sua independência nem impliquem responsabilidades em matéria regulamentar, administrativa ou no domínio da normalização.
4(5)	A2.1.4.5	Para efeitos de informação do público acerca do nível geral de segurança aérea, é publicado um relatório anual sobre a segurança a nível nacional. Nessa análise, não devem ser reveladas as fontes de informação de carácter confidencial.
4(6)	A2.1.4.6	A autoridade responsável pelas investigações de segurança deve ser dotada pela respetiva Parte Contratante dos meios necessários para exercer as suas funções de forma independente e dispor de recursos suficientes para o efeito.
5(1)-(3)	A2.1.5.1	A Parte Contratante deve investigar todos os acidentes ou incidentes graves relativamente aos quais o anexo 13 da Convenção declare essa obrigatoriedade.
5(4)	A2.1.5.4	As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança podem decidir investigar outros incidentes, que não os referidos no anexo 13 da Convenção, sempre que deles esperem retirar ensinamentos no domínio da segurança.
5(5)	A2.1.5.5	As investigações de segurança não se ocuparão, em circunstância alguma, da determinação de culpas ou responsabilidades. Devem ser realizadas de forma independente, distinta e sem prejuízo de eventuais processos judiciais ou administrativos que visem apurar culpas ou imputar responsabilidades.
8	A2.1.8.1	A autoridade responsável pelas investigações de segurança pode, desde que seja cumprido o requisito da inexistência de conflitos de interesses, convidar a autoridade nacional da aviação civil, no âmbito das suas competências, a nomear um representante para participar, na qualidade de consultor do investigador responsável, nas investigações de segurança que incumbam a essa autoridade, sob o controlo e ao critério do investigador responsável.
9(1)	A2.1.9.1	Qualquer pessoa envolvida que tenha conhecimento da ocorrência de um acidente ou incidente grave deve notificar imediatamente a autoridade responsável pelas investigações de segurança competente do Estado da ocorrência.
9(2)	A2.1.9.2	A autoridade responsável pelas investigações de segurança comunica imediatamente à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e aos países terceiros em causa, em conformidade com as normas internacionais e práticas recomendadas, a ocorrência de quaisquer acidentes ou incidentes graves de que tenha sido notificada. Caso o acidente ou incidente grave envolva uma aeronave matriculada, explorada, fabricada ou certificada na UE, deve também informar a Comissão Europeia e a AESA.
10(1)	A2.1.10.1	Ao ser notificada por um país terceiro, da ocorrência de um acidente ou incidente grave, a Parte Contratante que seja Estado de registo, Estado do operador, Estado de projeto e Estado de fábrica informa, logo que possível, o país terceiro em cujo território tenha ocorrido o acidente ou incidente grave se pretende nomear um representante acreditado, em conformidade com as normas internacionais e práticas recomendadas. Se for nomeado um representante acreditado, devem também ser comunicados o seu nome e coordenadas, bem como a data prevista de chegada, caso este tencione deslocar-se ao país que enviou a notificação.
10(2)	A2.1.10.2	Os representantes acreditados do Estado de projeto são nomeados pela autoridade responsável pelas investigações de segurança da Parte Contratante em cujo território se situa o estabelecimento principal do titular do certificado de tipo da aeronave ou do grupo motopropulsor.
11(1)	A2.1.11.1	Uma vez nomeado por uma autoridade responsável pelas investigações de segurança, e sem prejuízo de eventuais investigações judiciais, o investigador responsável tem poderes para tomar as medidas necessárias para satisfazer as exigências da investigação de segurança.
11(2)	A2.1.11.2	Não obstante os deveres de confidencialidade decorrentes da legislação pertinente da Parte Contratante, o investigador responsável tem, nomeadamente, o direito de: a) Aceder imediata e livremente ao local do acidente ou incidente, bem como à aeronave, ao seu conteúdo ou aos seus destroços; b) Assegurar a elaboração imediata de uma lista de elementos de prova e a recolha controlada dos destroços ou componentes para realização de perícias ou análises; c) Aceder de imediato e controlar os registadores de voo, os seus conteúdos e quaisquer outras gravações relevantes; d) Requerer, em conformidade com a legislação aplicável da Parte Contratante, e contribuir para a autópsia completa dos corpos das vítimas mortais e aceder de imediato aos resultados dos exames ou testes efetuados a amostras recolhidas; e) Requerer, em conformidade com a legislação aplicável da Parte Contratante, as perícias médicas efetuadas às pessoas envolvidas na operação da aeronave ou solicitar que sejam realizadas análises das amostras recolhidas dessas pessoas e aceder de imediato aos resultados dessas perícias ou análises; f) Convocar e ouvir testemunhas e requerer que apresentem ou produzam informações ou elementos de prova pertinentes para a investigação de segurança; g) Aceder livremente às informações ou registos pertinentes na posse do proprietário, do titular do certificado de tipo, da organização responsável pela manutenção, do organismo de formação, do operador ou do construtor da aeronave, das autoridades responsáveis pela aviação civil, dos prestadores de serviços de navegação aérea ou dos operadores aeroportuários.

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Norma
11(3)	A2.1.11.3	Salvo disposição em contrário constante da legislação aplicável da Parte Contratante, o investigador responsável torna extensíveis à sua equipa de investigadores, bem como aos seus conselheiros e aos representantes acreditados e conselheiros destes últimos, os direitos enumerados na norma A2.1.11.2, na medida do necessário para lhes permitir participarem eficazmente na investigação de segurança. Esses direitos não prejudicam os direitos dos investigadores e dos peritos designados pela autoridade responsável pela investigação judicial.
11(4)	A2.1.11.4	Qualquer pessoa que participe nas investigações de segurança deve desempenhar as suas funções com independência, não devendo solicitar nem aceitar instruções de nenhuma outra pessoa que não seja o investigador responsável.
12(1)-(2)	A2.1.12.1	Caso seja também aberta uma investigação judicial, o investigador responsável é informado do facto. Nesse caso, o investigador responsável deve assegurar a rastreabilidade e manter a custódia dos registadores de voo e de todas as provas materiais. A autoridade judicial pode designar um funcionário dessa autoridade para acompanhar os registadores de voo ou as provas materiais até ao local em que se procederá à sua leitura ou tratamento. Se as perícias ou análises dessas provas materiais forem suscetíveis de as alterar, danificar ou destruir, é necessário obter o acordo prévio das autoridades judiciais, sem prejuízo da legislação nacional. A falta de acordo num prazo razoável não deve impedir o investigador responsável de realizar esses exames ou análises. Caso a autoridade judicial tenha o direito de apreender elementos de prova, o investigador responsável deve ter acesso imediato e ilimitado e utilizar esses elementos. Se, no decurso de uma investigação de segurança, se souber ou suspeitar que o acidente ou incidente grave foi causado por um ato de interferência ilícita previsto na legislação nacional, nomeadamente em matéria de investigação de acidentes, o investigador responsável informa imediatamente as autoridades competentes. Sem prejuízo do disposto na norma A2.1.14.1, as informações pertinentes recolhidas no quadro da investigação de segurança são imediatamente partilhadas com essas autoridades e, mediante pedido, qualquer material pertinente também pode ser transferido para essas autoridades. A partilha dessas informações e desses materiais não prejudica o direito da autoridade responsável pelas investigações de segurança de prosseguir a sua investigação, em coordenação com as autoridades para as quais possa ter sido transferido o controlo do local.
12(3)	A2.1.12.2	As Partes Contratantes devem garantir que as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança, por um lado, e outras autoridades suscetíveis de participar nas atividades relacionadas com a investigação de segurança, como sejam as autoridades judiciais, da aviação civil, de busca e salvamento, por outro, cooperam entre si através da celebração de acordos prévios. Esses acordos devem respeitar a independência da autoridade responsável pelas investigações de segurança e permitir que a investigação técnica seja realizada de forma diligente e eficaz. Devem, nomeadamente, contemplar questões como o acesso ao local do acidente, a preservação dos elementos de prova e o acesso aos mesmos, as informações iniciais e intercalares sobre o estado de adiantamento de cada processo, o intercâmbio de informações, a utilização apropriada das informações de segurança e a resolução de diferendos.
13(1)	A2.1.13.1	Cabe à Parte Contratante em cujo território ocorreu o acidente ou incidente grave garantir o tratamento seguro de todos os elementos de prova e tomar todas as medidas razoáveis para os proteger e para manter sob custódia a aeronave, o seu conteúdo e os seus destroços durante todo o período necessário para a investigação de segurança. A proteção dos elementos de prova inclui a preservação, em suporte fotográfico ou outro, de todas as provas que possam ser eliminadas, apagadas, perdidas ou destruídas. A custódia inclui a proteção contra outros danos, acesso de pessoas não autorizadas, furto e deterioração.
13(2)	A2.1.13.2	Enquanto se aguarda a chegada dos investigadores de segurança, é proibido alterar o estado do local do acidente, recolher amostras do local, deslocar a aeronave, o seu conteúdo ou os seus destroços ou recolher amostras dos mesmos, a não ser que tal se justifique por razões de segurança ou de assistência aos feridos, ou com o consentimento expresso das autoridades que detêm o controlo do local e, se possível, em consulta com a autoridade responsável pela investigação de segurança.
13(3)	A2.1.13.3	As pessoas envolvidas tomam todas as medidas necessárias para conservar os documentos, materiais e gravações relacionadas com o evento, nomeadamente para impedir que as gravações de conversas e mensagens de alerta sejam apagadas após o voo.
14	A2.1.14.1	As informações de segurança sensíveis não podem ser disponibilizadas nem utilizadas para fins distintos das investigações de segurança. A administração da justiça ou a autoridade competente para autorizar a divulgação dos registos de acordo com o direito nacional pode decidir que os benefícios da divulgação da informação de segurança sensível para quaisquer outros fins autorizados por lei são superiores ao impacto negativo nacional e internacional que essa ação possa ter na investigação em curso ou em qualquer investigação de segurança ulterior.
15(1)	A2.1.15.1	O pessoal da autoridade responsável pelas investigações de segurança, ou qualquer outra pessoa convidada a participar ou a contribuir para a investigação de segurança, é vinculado pelas regras ou procedimentos aplicáveis ao sigilo profissional, inclusive no que diz respeito ao anonimato das pessoas envolvidas num acidente ou incidente, em conformidade com a legislação aplicável.
15(2)	A2.1.15.2	A autoridade responsável pelas investigações de segurança comunica as informações que considerar relevantes para a prevenção de acidentes ou de incidentes graves às pessoas responsáveis pelo fabrico ou pela manutenção das aeronaves ou do seu equipamento aeronáutico e às pessoas ou entidades jurídicas responsáveis pela operação das aeronaves ou pela formação do pessoal.
15(3)	A2.1.15.3	A autoridade responsável pelas investigações de segurança deve comunicar à autoridade nacional de aviação civil as informações factuais pertinentes obtidas durante a investigação, com exceção das informações de segurança sensíveis ou que criem um conflito de interesses. As informações recebidas pelas autoridades nacionais da aviação civil são protegidas ao abrigo da legislação aplicável da Parte Contratante.
15(4)	A2.1.15.4	A autoridade responsável pelas investigações de segurança está autorizada a informar as vítimas e os seus familiares ou as suas associações representativas, ou a publicar informações sobre as observações factuais, os procedimentos da investigação de segurança, eventuais relatórios ou conclusões preliminares e/ou recomendações de segurança, desde que essas informações não comprometam os objetivos da investigação de segurança e respeitem integralmente a legislação aplicável à proteção dos dados pessoais.
15(5)	A2.1.15.5	Antes de tornar públicas as informações referidas na norma A2.1.15.4, a autoridade responsável pelas investigações de segurança envia essas informações às vítimas e aos seus familiares, ou às suas associações representativas, de forma que não comprometa os objetivos da investigação.
16(1)	A2.1.16.1	Cada investigação de segurança deve ser concluída por um relatório elaborado de forma adequada ao tipo e à gravidade do acidente ou incidente. O relatório deve declarar que o único objetivo das investigações de segurança é prevenir futuros acidentes e incidentes, e não apurar culpas ou imputar responsabilidades. O relatório deve conter, se adequado, recomendações no domínio da segurança.

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Norma
16(2)	A2.1.16.2	O relatório deve proteger o anonimato de todas as pessoas envolvidas no acidente ou incidente grave.
16(3)	A2.1.16.3	Caso as investigações de segurança deem lugar a relatórios antes de concluída a investigação, a autoridade responsável pelas investigações de segurança pode, previamente à sua publicação, convidar as autoridades, o titular do certificado de concepção, o fabricante e o operador em causa a apresentarem observações. As entidades consultadas ficam vinculadas pelas regras de sigilo profissional aplicáveis no que respeita ao teor da consulta.
16(4)	A2.1.16.4	Antes da publicação do relatório final, a autoridade responsável pelas investigações de segurança pode solicitar observações às autoridades em causa e ao titular do certificado de concepção, ao fabricante e ao operador em causa, que ficam vinculados pelas regras de sigilo profissional aplicáveis no que se refere ao teor da consulta. Para tal, a autoridade responsável pelas investigações de segurança observa as normas internacionais e práticas recomendadas.
16(5)	A2.1.16.5	Só devem constar do relatório as informações de segurança sensíveis relevantes para a análise do acidente ou incidente grave. As informações ou partes de informações não pertinentes para essa análise não devem ser divulgadas.
16(6)	A2.1.16.6	A autoridade responsável pelas investigações de segurança torna público o relatório final com a maior brevidade e, se possível, num prazo não superior a 12 meses a contar da data do acidente ou incidente grave.
16(7)	A2.1.16.7	Se o relatório final não puder ser publicado no prazo de 12 meses, a autoridade responsável pelas investigações de segurança apresenta um balanço intermédio pelo menos em cada data de aniversário do acidente ou incidente grave, descrevendo de forma detalhada os progressos da investigação e os problemas de segurança eventualmente detetados.
16(8)	A2.1.16.7	A autoridade responsável pelas investigações de segurança envia, o mais rapidamente possível, uma cópia dos relatórios finais e das recomendações de segurança: a) Às autoridades responsáveis pelas investigações de segurança e às autoridades da aviação civil dos Estados em causa, bem como à OACI, de acordo com as normas internacionais e práticas recomendadas; b) Aos destinatários das recomendações de segurança contidas no relatório;
17(1)	A2.1.17.1	Em qualquer fase da investigação de segurança, a autoridade responsável pelas investigações, após consulta apropriada das partes em causa, recomenda, por carta de transmissão datada, enviada às autoridades competentes, incluindo de países terceiros, qualquer medida preventiva que considere necessário tomar prontamente para melhorar a segurança aérea.
17(2)	A2.1.17.2	A autoridade responsável pelas investigações de segurança pode igualmente formular recomendações de segurança com base em estudos ou na análise de uma série de investigações ou outras atividades realizadas.
17(3)	A2.1.17.3	A formulação de uma recomendação de segurança não constitui, em caso algum, presunção de culpa ou de responsabilidade relativamente a um acidente, incidente grave ou ocorrência.
18(1)	A2.1.18.1	O destinatário de uma recomendação de segurança acusa a receção da carta de transmissão e informa a autoridade responsável pelas investigações de segurança que formulou a recomendação, no prazo de 90 dias a contar da data de receção dessa carta, das medidas tomadas ou em estudo e, se adequado, do prazo necessário para a sua aplicação e, no caso de não ser tomada qualquer medida, a respetiva justificação.
18(2)	A2.1.18.2	No prazo de 60 dias a contar da receção da resposta, a autoridade responsável pelas investigações de segurança comunica ao destinatário se considera ou não adequada a sua resposta e apresenta uma justificação, caso discorde da decisão de não tomar nenhuma medida.
20	A2.1.20.1	1 — As companhias aéreas da UE e de Israel devem adotar procedimentos que permitam elaborar: a) Com a maior brevidade possível, uma lista validada, com base nas melhores informações disponíveis, de todas as pessoas a bordo; e b) Imediatamente após a notificação da ocorrência de um acidente com uma aeronave, a lista das mercadorias perigosas a bordo. 2 — Para uma rápida comunicação à família dos passageiros da presença de familiares seus a bordo da aeronave accidentada, as companhias aéreas proporcionam aos viajantes a oportunidade de indicarem o nome e as coordenadas da pessoa a contactar em caso de acidente. Estas informações só podem ser utilizadas pelas companhias aéreas em caso de acidente e não podem ser comunicadas a terceiros nem utilizadas para fins comerciais.
21	A2.1.21.1	3 — Os nomes das pessoas a bordo só são tornados públicos depois de os familiares dessas pessoas terem sido informados pelas autoridades competentes. A lista referida no ponto 1.a) deve manter-se confidencial, em conformidade com a legislação aplicável da Parte Contratante e, sob reserva dessas disposições, os nomes das pessoas que figuram nessa lista só devem ser tornados públicos se os familiares dessas pessoas não se opuserem.
		1 — A fim de assegurar uma resposta mais ampla e harmonizada aos acidentes, cada Parte Contratante cria um plano de emergência para os acidentes de aviação civil a nível nacional. Esse plano de emergência inclui igualmente a assistência às vítimas de acidentes de aviação civil e aos seus familiares.
		2 — Cada Parte Contratante deve assegurar que todas as companhias aéreas estabelecidas no seu território mantenham planos de assistência às vítimas de acidentes de aviação civil e aos seus familiares. Esses planos devem ter especialmente em conta o apoio psicológico às vítimas de acidentes de aviação civil e aos seus familiares e permitir à companhia fazer face a um acidente de grande dimensão. As Partes Contratantes auditam os planos de assistência das companhias aéreas estabelecidas no seu território.
		3 — Uma Parte Contratante que, em virtude dos ferimentos graves ou mortais sofridos por nacionais seus, tenha um interesse especial num acidente ocorrido no seu território pode nomear um perito que deve ter direito a: a) Visitar o local do acidente; b) Aceder às informações factuais pertinentes, cuja divulgação pública tenha sido autorizada pela autoridade responsável pelas investigações de segurança, e às informações sobre os progressos da investigação; c) Receber uma cópia do relatório final.
		4 — Os peritos nomeados nos termos do ponto 3 podem participar, ao abrigo da legislação aplicável, na identificação das vítimas e nas reuniões com os sobreviventes do seu país.
23	A2.1.23.1	As Partes Contratantes devem estabelecer o regime sancionatório aplicável em caso de incumprimento das normas e dos requisitos relativos à investigação e à prevenção de acidentes e de incidentes na aviação civil especificados no presente anexo. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

A.2.2: Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2003, relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Norma
1	A2.2.1.1	O objetivo desta diretiva é contribuir para reforçar a segurança aérea através da garantia da comunicação, da recolha, do armazenamento, da proteção e da divulgação das informações relevantes. O único objetivo da comunicação de ocorrências consiste na prevenção de acidentes e incidentes e não no apuramento de culpas ou na determinação de responsabilidades.
2	A2.2.2.1	As definições que constam do artigo 2.º da Diretiva 2003/42/CE aplicam-se às normas e aos requisitos relativos à comunicação de ocorrências na aviação civil especificados no presente anexo, conforme os casos.
3	A2.2.3.1	As normas e os requisitos relativos à comunicação de ocorrências na aviação civil especificados no presente anexo aplicam-se às ocorrências que ponham em perigo ou que, caso não sejam tomadas medidas corretivas, possam pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.
4(1)	A2.2.4.1	As Partes Contratantes devem exigir que todas as pessoas envolvidas ou todos os titulares de licenças ao abrigo da regulamentação relativa à navegação aérea e membros da tripulação, mesmo que não estejam envolvidos nas ocorrências, comuniquem essas ocorrências às autoridades competentes.
5(1)	A2.2.5.1	As Partes Contratantes designam uma ou mais autoridades competentes para criar um mecanismo de recolha, avaliação, tratamento e registo das ocorrências comunicadas.
5(2)-(3)	A2.2.5.2	As autoridades competentes devem armazenar as informações recolhidas nas suas bases de dados. Essas bases de dados devem igualmente conter registos dos acidentes e incidentes graves.
6	A2.2.6.1	Israel e os Estados-Membros devem, se necessário, participar num intercâmbio de informações de segurança. A base de dados utilizada por Israel deve ser compatível com o <i>software</i> ECCAIRS.
8(1)	A2.2.8.1	As Partes Contratantes devem, em conformidade com a sua legislação nacional, tomar as medidas necessárias para garantir a confidencialidade adequada das informações recebidas em aplicação da Diretiva 2003/42/CE. Essas informações devem ser exclusivamente usadas para efeitos da Diretiva 2003/42/CE.
8(2)	A2.2.8.2	Independentemente do tipo ou da classificação da ocorrência, acidente ou incidente grave, a base de dados mencionada na norma A2.2.5.2 não deve incluir nomes nem endereços de pessoas.
8(3)	A2.2.8.3	Sem prejuízo das normas de direito penal aplicáveis, as Partes Contratantes devem abster-se de proceder judicialmente relativamente a infrações não premeditadas ou resultantes de negligência de que tomem conhecimento exclusivamente por terem sido notificadas ao abrigo do sistema nacional de comunicação obrigatória de ocorrências, exceto em casos de negligência grosseira.
9	A2.2.9.1	Cada Parte Contratante deve estabelecer um sistema de comunicação de incidentes em regime de voluntariado para facilitar a recolha de informações sobre deficiências reais ou potenciais no plano da segurança que não possam ser detetadas pelo sistema de comunicação obrigatória de incidentes.

Parte B: Gestão do tráfego aéreo

B.1: Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do Céu Único Europeu («Regulamento-Quadro»), com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Categoria (secção A ou secção B da parte B do anexo IV)	Norma
1.1 — 1.3	B.1.1.1	A	O objetivo da iniciativa Céu Único Europeu é reforçar as atuais normas de segurança do tráfego aéreo, contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transportes aéreos e melhorar o desempenho global da gestão do tráfego aéreo (ATM) e dos serviços de navegação aérea (ANS) para o tráfego aéreo geral nas Partes Contratantes, a fim de satisfazer as exigências de todos os utilizadores do espaço aéreo. O Céu Único Europeu abrange uma rede pan-europeia coerente de rotas e de sistemas de gestão de redes e de gestão do tráfego aéreo, unicamente baseada em considerações de segurança, eficiência e de ordem técnica, em benefício de todos os utilizadores do espaço aéreo. Para alcançar este objetivo, o Regulamento (CE) n.º 549/2004 estabelece um quadro regulamentar harmonizado para a criação do Céu Único Europeu. A aplicação do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e das medidas a que se refere a regulamentação de base do Céu Único Europeu não prejudica a soberania das Partes Contratantes sobre o seu espaço aéreo e os requisitos das Partes Contratantes no que respeita à ordem pública, à segurança pública e às questões de defesa, tal como previsto no artigo 13.º O Regulamento (CE) n.º 549/2004 e as medidas referidas na regulamentação de base do Céu Único Europeu não abrangem as operações e os treinos militares. A aplicação do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e das medidas a que se refere a regulamentação de base do Céu Único Europeu não prejudica os direitos e as obrigações das Partes Contratantes ao abrigo da Convenção de 1944 sobre Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago»). Neste contexto, um dos objetivos adicionais é apoiar as Partes Contratantes no cumprimento das suas obrigações decorrentes da Convenção de Chicago, prevendo uma base de interpretação comum e a aplicação uniforme das suas disposições e assegurando que estas disposições sejam devidamente tidas em conta no Regulamento (CE) n.º 549/2004 e nas suas modalidades de aplicação.
2	B.1.2.1	A	As definições do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 aplicam-se às normas e aos requisitos para a gestão do tráfego aéreo especificados no presente anexo. Todas as referências aos Estados-Membros devem ser entendidas como referências às Partes Contratantes.
4.1	B.1.4.1	A	As Partes Contratantes designam ou criam, conjunta ou individualmente, um ou mais organismos para assumir a função de autoridade supervisora nacional nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e das medidas a que se refere o artigo 3.º do mesmo regulamento.
4.2	B.1.4.2	A	As autoridades supervisoras nacionais são independentes dos prestadores de serviços de navegação aérea. Esta independência é alcançada através de uma separação adequada, pelo menos a nível funcional, entre as autoridades supervisoras nacionais e esses prestadores.

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/ Art#/ Norma#)	Categoria (secção A ou secção B da parte B do anexo IV)	Norma
4.3	B.1.4.3	A	As autoridades supervisoras nacionais exercem as suas competências com imparcialidade, independência e transparência. Esse objetivo é concretizado através da aplicação de mecanismos adequados de gestão e de fiscalização, incluindo no seio da administração das Partes Contratantes. Todavia, tal não deve impedir as autoridades supervisoras nacionais de exercerem as suas funções no quadro das normas de organização das autoridades de aviação civil nacionais ou de qualquer outro organismo público.
4.4	B.1.4.4	A	As Partes Contratantes devem garantir que as autoridades supervisoras nacionais dispõem dos recursos e das capacidades necessários para desempenharem as funções que lhes são cometidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 549/2004, de forma eficiente e tempestiva.
9	B.1.9.1	A	As sanções a estabelecer pelas Partes Contratantes para as infrações ao disposto no Regulamento (CE) n.º 549/2004 e às medidas a que se refere a regulamentação de base do Céu Único Europeu praticadas, em especial, pelos utilizadores do espaço aéreo e prestadores de serviços, devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.
10	B.1.10.1	A	As Partes Contratantes, em conformidade com a respetiva legislação nacional, devem estabelecer mecanismos de consulta tendo em vista a participação adequada dos interessados, incluindo os órgãos representativos dos profissionais do setor, na realização do Céu Único Europeu.
11.1	B.1.11.1	A	Para melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e as funções da rede, deve ser criado um sistema de desempenho para esses serviços e funções, que deve incluir: a) Planos nacionais, incluindo objetivos de desempenho nos domínios essenciais de desempenho da segurança, ambiente, capacidade e relação custo-eficácia, assegurando a coerência com a iniciativa Céu Único Europeu; e b) Uma análise, monitorização e avaliação comparativa periódicas do desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede.
11.2	B.1.11.2	A	A Comissão pode designar o Eurocontrol ou outro organismo imparcial e competente para atuar na qualidade de «organismo de análise do desempenho» através do procedimento de regulamentação a que se refere o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004. O papel do organismo de análise do desempenho consiste em assistir as autoridades supervisoras nacionais, a pedido destas, na aplicação do sistema de desempenho. A Comissão assegura que o organismo de análise do desempenho atua de forma independente na execução das tarefas que lhe são confiadas por esta.
11.3 b)	B.1.11.3	A	Os planos nacionais a que se refere a norma B.1.11.1 são elaborados pelas autoridades supervisoras nacionais e aprovados pela Parte Contratante. Esses planos devem incluir objetivos nacionais vinculativos e um sistema de incentivos adequado aprovado pela Parte Contratante. Os planos são elaborados em consulta com os prestadores de serviços de navegação aérea, os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, os operadores e coordenadores dos aeroportos.
11.3(d)	B.1.11.4	A	O período de referência para o sistema de desempenho é de três anos, no mínimo, e de cinco anos, no máximo. Durante esse período, se os objetivos nacionais não forem cumpridos, as Partes Contratantes e/ou as autoridades supervisoras nacionais aplicam as medidas adequadas que tenham definido.
11.4	B.1.11.5	A	O sistema de desempenho deve seguir os seguintes procedimentos: a) Recolha, validação, análise, avaliação e divulgação dos dados relevantes relativos ao desempenho dos serviços de navegação aérea e às funções da rede de todos os interessados, incluindo os prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, operadores aeroportuários, autoridades supervisoras nacionais, Partes Contratantes e Eurocontrol; b) Seleção de domínios de desempenho essenciais adequados, com base no documento n.º 9854 da OACI «Global Air Traffic Management Operational Concept» e conformes com o quadro de desempenho do plano diretor ATM, nomeadamente a segurança, o ambiente, a capacidade e a relação custo-eficácia, adaptados, sempre que necessário, para ter em conta as necessidades específicas do Céu Único Europeu e os objetivos aplicáveis nestes domínios, bem como a definição de um conjunto restrito de indicadores essenciais para a avaliação de desempenho; c) Avaliação dos objetivos de desempenho a nível nacional com base no plano nacional; e d) Acompanhamento dos planos de desempenho nacionais, incluindo mecanismos de alerta adequados.
11.5	B.1.11.6	A	Aquando do estabelecimento do sistema de desempenho deve ser tido em conta que os serviços de rota, os serviços terminais e as funções da rede são serviços diferentes, que devem ser tratados em conformidade, se necessário também para efeitos da avaliação de desempenho.
11.6	B.1.11.7	A	É aplicável a regulamentação de execução relativa aos sistemas de desempenho constante do anexo IV do Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico entre a UE e Israel.
13	B.1.13.1	A	A regulamentação de base relativa ao Céu Único Europeu não impede uma Parte Contratante de aplicar as medidas necessárias à salvaguarda de interesses essenciais em matéria de política de segurança ou de defesa. Esas medidas são, nomeadamente, as que forem indispensáveis: — Para a vigilância do espaço aéreo sob a sua responsabilidade, em conformidade com os acordos regionais de navegação aérea da OACI, incluindo a capacidade de detetar, identificar e avaliar todas as aeronaves que utilizem esse espaço aéreo, tendo em vista procurar salvaguardar a segurança dos voos e tomar medidas para satisfazer as necessidades de segurança e defesa; — Em caso de graves perturbações internas que afetem a manutenção da lei e da ordem pública; — Em caso de guerra ou de tensões internacionais graves que constituam uma ameaça de guerra; — Para o cumprimento das obrigações assumidas a nível internacional por uma Parte Contratante tendo em vista a manutenção da paz e da segurança internacional; — Para a condução de operações e treinos militares, incluindo as possibilidades necessárias aos exercícios.

B.2: Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no Céu Único Europeu (Regulamento Prestação de Serviços), com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/ Art#/ Norma#)	Categoria (secção A ou secção B da parte B do anexo iv)	Norma
2.1-2	B.2.2.1	A	Prevê a realização de inspeções e vistorias pelas autoridades supervisoras nacionais para garantir o controlo da conformidade com o Regulamento (CE) n.º 550/2004, em especial no que respeita à segurança e à eficiência das operações dos prestadores de serviços de navegação aérea que fornecem serviços relacionados com o espaço aéreo sob a responsabilidade da Parte Contratante. O prestador de serviços de navegação aérea em questão deve facilitar essas tarefas.
2.3	B.2.2.2	B	Os países que participam num bloco funcional de espaço aéreo devem celebrar acordos de supervisão que garantam a realização de inspeções e de vistorias aos prestadores de serviços de navegação aérea que fornecem serviços nesse bloco.
2.4-6	B.2.2.3	A	Os países que fornecem serviços no espaço aéreo de outro país devem celebrar acordos de supervisão que garantam a realização de inspeções e vistorias aos prestadores de serviços de navegação aérea. Esses acordos devem incluir os procedimentos a seguir em caso de incumprimento dos requisitos aplicáveis.
4		A	É aplicável a regulamentação de execução em matéria de disposições de segurança constante do anexo iv do Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico entre a UE e Israel.
7.1	B.2.7.1	A	Os prestadores de serviços de navegação aérea devem ser sujeitos a certificação pelas Partes Contratantes.
7.3	B.2.7.2	A	As autoridades supervisoras nacionais certificam os prestadores de serviços de navegação aérea que cumprem o disposto no Regulamento (CE) n.º 1035/2011 e na legislação nacional aplicável.
7.3	B.2.7.3	A	Os certificados podem ser emitidos a título individual para cada tipo de serviço definido no artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 ou conjunto de serviços.
7.3	B.2.7.4	A	Os certificados devem ser objeto de verificação periódica.
7.4 + anexo II	B.2.7.5	A	Os certificados devem especificar os direitos e as obrigações dos prestadores de serviços de navegação aérea, incluindo o acesso não discriminatório aos serviços por parte dos utilizadores do espaço aéreo, conferindo particular atenção à segurança. A certificação apenas pode ser subordinada às condições estabelecidas no anexo II do Regulamento (CE) n.º 550/2004. Tais condições devem ser objetivamente justificadas, não discriminatórias, proporcionadas e transparentes.
7.5	B.2.7.6	A	Caso se trate essencialmente de movimentos distintos do tráfego aéreo geral, as Partes Contratantes podem permitir a prestação de serviços de navegação aérea sem certificação.
7.6	B.2.7.7	B	A certificação confere aos prestadores de serviços de navegação aérea a possibilidade de oferecer os seus serviços a outras Partes Contratantes, bem como a outros prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo e aeroportos no território das Partes Contratantes.
7.7	B.2.7.8	A	As autoridades supervisoras nacionais devem controlar a conformidade com o certificado.
7.7	B.2.7.9	A	Se uma autoridade supervisora nacional considerar que o titular do certificado deixou de satisfazer os requisitos ou condições deve tomar as medidas adequadas, assegurando simultaneamente a continuidade dos serviços. Essas medidas podem incluir o cancelamento do certificado.
7.8	B.2.7.10	B	Uma Parte Contratante deve reconhecer quaisquer certificados emitidos noutra Parte Contratante, em conformidade com as normas e disposições regulamentares aplicáveis à gestão do tráfego aéreo especificadas no presente anexo.
8.1	B.2.8.1	A	As Partes Contratantes devem assegurar a prestação de serviços de tráfego aéreo em regime de exclusividade dentro de blocos de espaço aéreo específicos pertencentes ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade. Para o efeito, as Partes Contratantes designam um prestador de serviços de tráfego aéreo que seja titular de um certificado válido no território das Partes Contratantes.
8.2	B.2.8.2	B	Os sistemas jurídicos não devem impedir a prestação de serviços transfronteiriços ao exigir que os prestadores de serviços de navegação aérea: a) sejam propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, de um determinado Estado/de nacionais desse Estado; b) tenham a sua sede/principal centro de atividades nesse Estado; e c) utilizem apenas as infraestruturas desse Estado.
8.3	B.2.8.3	A	As Partes Contratantes definem os direitos e as obrigações dos prestadores de serviços designados. Essas obrigações podem incluir condições com vista à prestação atempada de informações que permitam identificar todos os movimentos de aeronaves no espaço aéreo sob a sua responsabilidade.
8.4	B.2.8.4	A	As Partes Contratantes têm o poder discricionário de escolher um prestador de serviços, desde que este último cumpra os requisitos e as condições referidos nas normas e disposições regulamentares aplicáveis à gestão do tráfego aéreo especificadas no presente anexo.
8.5	B.2.8.4	B	No que respeita aos blocos funcionais de espaço aéreo criados em conformidade com o disposto no artigo 9.º-A que se estendam pelo espaço aéreo sob a responsabilidade de mais de uma Parte Contratante, as Partes Contratantes em causa designam conjuntamente, em conformidade com o disposto no artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 550/2004, um ou mais prestadores de serviços de tráfego aéreo, pelo menos um mês antes da implementação do bloco de espaço aéreo em questão.
9	B.2.9.1	A	As Partes Contratantes podem designar um prestador de serviços meteorológicos para fornecimento de parte ou da totalidade das informações meteorológicas, em regime de exclusividade, numa parte ou em todo o espaço aéreo sob a sua responsabilidade, atendendo a considerações de segurança.

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg# / Art# / Norma#)	Categoria (secção A ou secção B da parte B do anexo IV)	Norma
9a.1	B.2.9a.1	B	As Partes Contratantes tomam todas as medidas necessárias para garantir a criação de blocos funcionais de espaço aéreo, tendo em vista atingir a capacidade e a eficácia necessárias da rede de gestão do tráfego aéreo no Céu Único Europeu, manter um nível de segurança elevado e contribuir para o desempenho global do sistema de transporte aéreo e para a redução do impacto ambiental. As Partes Contratantes cooperam tanto quanto possível entre si, em particular as Partes Contratantes que criam blocos funcionais de espaço aéreo vizinhos, para garantir o cumprimento desta disposição.
9a.2	B.2.9a.2	B	Concretamente, os blocos funcionais de espaço aéreo devem: <i>a)</i> justificar-se por razões de segurança; <i>b)</i> permitir otimizar a utilização do espaço aéreo, tendo em conta os fluxos de tráfego aéreo; <i>c)</i> assegurar a coerência com a rede europeia de rotas criada em conformidade com o disposto no artigo 6.º do Regulamento Espaço Aéreo; <i>d)</i> justificar-se pelo seu valor acrescentado global, incluindo a otimização da utilização dos recursos técnicos e humanos, com base em análises de custos-benefícios; <i>e)</i> assegurar uma transferência fluida e flexível da responsabilidade pelo controlo do tráfego aéreo entre unidades dos serviços de tráfego aéreo; <i>f)</i> garantir a compatibilidade entre as diversas configurações do espaço aéreo, otimizando, nomeadamente, as atuais regiões de informação de voo; <i>g)</i> cumprir as condições decorrentes de acordos regionais celebrados no âmbito da OACI; <i>h)</i> respeitar os acordos regionais vigentes à data de entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 550/2004; e <i>i)</i> facilitar a coerência com os objetivos de desempenho.
9a.3	B.2.9a.3	B	Só podem ser criados blocos funcionais de espaço aéreo por acordo mútuo entre as Partes Contratantes e, se for caso disso, países terceiros que tenham sob a sua responsabilidade qualquer parte do espaço aéreo incluído nesses blocos funcionais. Antes da criação de um bloco funcional de espaço aéreo, a(s) Parte(s) Contratante(s) em causa presta(m) à(s) outra(s) Parte(s) Contratante(s), bem como aos outros interessados, informações adequadas e concedem-lhes oportunidade de apresentar as suas observações.
9a.4	B.2.9a.4	B	Se um bloco funcional incluir espaço aéreo total ou parcialmente sob a responsabilidade de duas ou mais Partes Contratantes, o acordo de criação desse bloco deve conter as necessárias disposições relativas aos termos de modificação do bloco e de saída de uma Parte Contratante do bloco, incluindo disposições transitórias.
9a.5	B.2.9a.5	B	Caso surjam dificuldades entre duas ou mais Partes Contratantes a propósito de um bloco funcional de espaço aéreo transfronteiriço que diga respeito ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade, as Partes Contratantes em causa podem submeter conjuntamente o assunto à apreciação do Comité do Céu Único Europeu para parecer. O parecer é dirigido às Partes Contratantes em causa. Sem prejuízo do disposto na norma B.2.9a.3, as Partes Contratantes devem ter em conta esse parecer para encontrar uma solução.
10.1	B.2.10.1	A	Os prestadores de serviços de navegação aérea podem recorrer aos serviços de outros prestadores de serviços certificados pelas Partes Contratantes.
10.2	B.2.10.2	A	Os prestadores de serviços de navegação aérea devem formalizar as suas relações de trabalho através da celebração de acordos escritos ou de convénios legais equivalentes que fixem as obrigações e funções específicas assumidas por cada prestador e permitam o intercâmbio de dados operacionais entre todos os prestadores de serviços, na medida em que digam respeito ao tráfego aéreo geral. Esses acordos ou convénios devem ser notificados à autoridade ou autoridades supervisoras nacionais competentes.
10.3	B.2.10.3	A	Nos casos de prestação de serviços de tráfego aéreo é necessária a aprovação das Partes Contratantes em causa. Nos casos de prestação de serviços meteorológicos é necessária a aprovação das Partes Contratantes em causa, se estas tiverem designado um prestador de serviços em regime de exclusividade, em conformidade com a norma B.2.9.1.
11	B.2.10.4	A	No contexto da política comum de transportes, as Partes Contratantes tomam as medidas necessárias para assegurar que as autoridades civis e militares competentes estabelecem ou renovam os acordos escritos ou as disposições jurídicas equivalentes, no que respeita à gestão dos blocos específicos de espaço aéreo.
12(1)	B.2.12.1	A	Independentemente do seu regime de propriedade ou forma jurídica, os prestadores de serviços de navegação aérea devem elaborar, submeter a auditoria e publicar as suas contas.
12(2)	B.2.12.2	A	Em qualquer caso, os prestadores de serviços de navegação aérea devem publicar um relatório anual e ser regularmente objeto de uma auditoria independente.
12(3)	B.2.12.3	A	Sempre que ofereçam pacotes de serviços, os prestadores de serviços de navegação aérea identificam e revelam os custos e as receitas decorrentes desses serviços, discriminados em conformidade com o regime de tarifação aplicável e, se necessário, mantêm contas consolidadas para outros serviços diversos dos de navegação aérea, como seriam obrigados a fazer caso os serviços em questão fossem prestados por empresas distintas.
12(4)	B.2.12.4	A	As Partes Contratantes designam as autoridades competentes com direito de acesso à contabilidade dos prestadores de serviços que exercem a sua atividade no espaço aéreo sob a sua responsabilidade.
13.1	B.2.13.1	B	Na medida em que diga respeito ao tráfego aéreo geral, o intercâmbio de dados operacionais pertinentes entre todos os prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo e aeroportos deve ocorrer em tempo real, para facilitar a satisfação das suas necessidades operacionais. Esses dados devem ser utilizados exclusivamente para fins operacionais.
13.2	B.2.13.2	B	As autoridades competentes, os prestadores de serviços de navegação aérea certificados, os utilizadores do espaço aéreo e os aeroportos devem ter acesso aos dados operacionais pertinentes numa base não discriminatória.

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/ Art#/ Norma#)	Categoria (secção A ou secção B da parte B do anexo IV)	Norma
13.3	B.2.13.3	B	Os prestadores de serviços certificados, utilizadores do espaço aéreo e aeroportos devem estabelecer condições normalizadas de acesso aos seus dados operacionais pertinentes não referidos no ponto 1. As autoridades supervisoras nacionais devem aprovar essas condições normalizadas. Se necessário, devem ser definidas regras pormenorizadas incidentes nas referidas condições, em conformidade com o disposto no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento-Quadro. Nem as autoridades supervisoras nacionais das Partes Contratantes, agindo nos termos da respetiva legislação nacional, nem a Comissão podem revelar informações de natureza confidencial, especialmente sobre os prestadores de serviços de navegação aérea, as suas relações profissionais ou os seus elementos de custo. Esta disposição não prejudica o direito de divulgação de informações pelas autoridades supervisoras nacionais das Partes Contratantes ou pela Comissão, sempre que indispensável para cumprimento das suas obrigações. Nesse caso, a divulgação deve ser proporcionada e ter em conta os legítimos interesses dos prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, aeroportos ou outros interessados na proteção do seu segredo comercial.
18.1-18.2	B.2.18.1	A	

B.3: Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu, (Regulamento Espaço Aéreo), com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/ Art#/ Norma#)	Categoria (secção A ou secção B da parte B do anexo IV)	Norma
1	B.3.1.1	A	O objetivo é reforçar o conceito de um espaço aéreo operacional progressivamente mais integrado no contexto da política comum de transportes e fixar procedimentos comuns de conceção, planeamento e gestão que garantam o desempenho seguro e eficaz da gestão do tráfego aéreo. A utilização do espaço aéreo deve apoiar a operação dos serviços de navegação aérea como um todo congruente e coerente, em conformidade com o disposto no Regulamento (CE) n.º 550/2004. Este objetivo aplica-se ao espaço aéreo nas regiões EUR e AFI da OACI em que as Partes Contratantes são responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 550/2004 relativo à prestação de serviços. As Partes Contratantes podem igualmente aplicar o Regulamento (CE) n.º 551/2004 ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade noutras regiões da OACI, desde que informem do facto as demais Partes Contratantes.
3.1	B.3.3.1	B	As Partes Contratantes têm por objetivo a criação e o reconhecimento pela OACI de uma RESIV única.
3.2	B.3.3.2	B	A RESIV é concebida para abranger o espaço aéreo sob a responsabilidade das Partes Contratantes, em conformidade com o disposto no artigo 1.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 551/2004, e pode incluir também espaço aéreo de países terceiros europeus.
3.3	B.3.3.3	B	A criação da RESIV não prejudica a responsabilidade das Partes Contratantes pela designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo para o espaço aéreo sob a sua responsabilidade, em conformidade com a norma B.2.8.1.
3.4	B.3.3.4	B	As Partes Contratantes conservam as suas responsabilidades perante a OACI nos limites geográficos das regiões superiores de informação de voo e das regiões de informação de voo que a OACI lhes tenha confiado.
3-A	B.3.3a.1	A	São aplicáveis as regras de execução relativas à informação aeronáutica eletrónica previstas no anexo IV do Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico entre a UE e Israel.
4	B.3.4.1	A	São aplicáveis as regras de execução relativas a regras do ar e classificação do espaço aéreo previstas no anexo IV do Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico entre a UE e Israel.
6.1	B.3.6.1	A	As funções da rede de gestão do tráfego aéreo permitem uma utilização otimizada do espaço aéreo e garantem que os utilizadores do espaço aéreo possam operar as suas trajetórias preferidas, assegurando simultaneamente o máximo acesso ao espaço aéreo e aos serviços de navegação aérea. Estas funções da rede destinam-se a apoiar as iniciativas a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e são executadas de forma a respeitar a separação entre funções de regulação e funções operacionais.
6.2	B.3.6.2	A	Funções desempenhadas pelo gestor da rede na área da conceção de rotas e da gestão de recursos escassos, bem como possibilidade de designar o Eurocontrol, por exemplo, como gestor da rede.
6.3	B.3.6.3	A	A Comissão pode fazer aditamentos à lista de funções constante da norma B.3.6.2, depois de consultar devidamente os interessados do setor em questão. Tais medidas, que têm por objetivo alterar elementos não essenciais do Regulamento (CE) n.º 551/2004, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o artigo 5.º, n.º 4, do Regulamento-Quadro.
6.4	B.3.6.4	A	São aplicáveis as regras de execução das medidas mencionadas no artigo 6.º do Regulamento Espaço Aéreo (551/2004), com exceção das referidas no artigo 6.º, n.ºs 6 a 9, do Regulamento (CE) n.º 551/2004, previstas no anexo IV do Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico entre a UE e Israel. Essas regras de execução têm por objeto, nomeadamente: a) A coordenação e a harmonização de processos e procedimentos para aumentar a eficiência da gestão das frequências aeronáuticas, incluindo a definição de princípios e critérios; b) A função central de coordenação da identificação e resolução precoces das necessidades de frequências nas faixas atribuídas ao tráfego aéreo geral europeu, a fim de apoiar a conceção e o funcionamento da rede europeia de aviação;

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/ Art#/ Norma#)	Categoria (secção A ou secção B da parte B do anexo iv)	Norma
6.4	B.3.6.4	A	c) Funções adicionais da rede definidas no plano diretor ATM; d) Regras detalhadas do processo de decisão cooperativo entre as Partes Contratantes, os prestadores de serviços de navegação aérea e a função de gestão da rede; e) Procedimentos de consulta dos interessados no âmbito do processo de decisão, tanto a nível nacional como a nível europeu; e f) No espectro de radiofrequências atribuído ao tráfego aéreo geral pela União Internacional das Telecomunicações, a repartição de tarefas e responsabilidades entre a função de gestão da rede e os gestores de frequências nacionais, de modo a assegurar que as funções de gestão das frequências nacionais continuem a garantir as atribuições de frequências que não têm qualquer impacto na rede. Nos casos em que haja um impacto na rede, os gestores de frequências nacionais cooperam com os responsáveis pela função de gestão da rede, a fim de otimizar a utilização das frequências.
6.5	B.3.6.5	A	Os aspetos da conceção do espaço aéreo distintos dos mencionados no artigo 6.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 551/2004 são tratados a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo. Este processo de conceção tem em conta as exigências e a complexidade do tráfego e os planos de desempenho nacionais ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e inclui a consulta exhaustiva de utilizadores do espaço aéreo pertinentes ou de grupos que representem os utilizadores do espaço aéreo e as autoridades militares, conforme o caso.
6.6	B.3.6.6	B	As Partes Contratantes confiam ao Eurocontrol ou a outro organismo imparcial e competente a gestão do fluxo de tráfego aéreo, sem prejuízo das disposições relativas à supervisão.
6.7	B.3.6.7	A	São aplicáveis as regras de execução relativas à gestão do fluxo de tráfego aéreo previstas no anexo iv do Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico entre a UE e Israel.
7.1	B.3.7.1	A	Tendo em conta a organização dos aspetos militares sob a sua responsabilidade, as Partes Contratantes asseguram a aplicação uniforme no interior do Céu Único Europeu do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, tal como descrito pela OACI e desenvolvido pelo Eurocontrol, a fim de facilitar a gestão do espaço aéreo e do tráfego aéreo no contexto da política comum dos transportes.
7.3	B.3.7.2	A	São aplicáveis as regras de execução relativas à utilização flexível do espaço aéreo previstas no anexo iv do Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico entre a UE e Israel.
8.1	B.3.8.1	A	Nos casos em que a aplicação do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004 suscita dificuldades operacionais significativas, as Partes Contratantes podem, a título temporário, suspender essa aplicação, na condição de informarem imediatamente o Comité Misto.
8.2	B.3.8.2	A	Na sequência da introdução de uma suspensão temporária, podem ser introduzidos ajustamentos às regras aprovadas ao abrigo do artigo 7.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 551/2004 para o espaço aéreo sob a responsabilidade da(s) Parte(s) Contratante(s) em questão.

B.4: Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (Regulamento Interoperabilidade), com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/ Art#/ Norma#)	Categoria (secção A ou secção B da parte B do anexo iv)	Norma
1 + anexo i	B.4.1.1	A	No âmbito da aplicação do Regulamento-Quadro, o Regulamento (CE) n.º 552/2004 diz respeito à interoperabilidade da REGTA. Aplica-se aos sistemas e aos seus componentes e procedimentos associados enumerados no anexo i do Regulamento (CE) n.º 552/2004. O objetivo é alcançar a interoperabilidade entre os diferentes sistemas, os seus componentes e procedimentos associados da REGTA, tendo na devida conta as normas internacionais pertinentes, bem como assegurar a introdução coordenada e expedita de conceitos operacionais ou tecnológicos novos, aprovados e validados na gestão do tráfego aéreo.
2 + anexo ii	B.4.2.1	A	A REGTA, os seus sistemas e os seus componentes e procedimentos associados devem respeitar os requisitos essenciais. Os requisitos essenciais constam do anexo ii do Regulamento (CE) n.º 552/2004.
3	B.4.3.1	A	São aplicáveis as regras de execução relativas à interoperabilidade previstas no anexo iv do Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico entre a UE e Israel. Os sistemas, componentes e procedimentos associados devem cumprir as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade durante o respetivo ciclo de vida. As regras de execução em matéria de interoperabilidade devem, em especial: a) Determinar eventuais requisitos específicos que complementem ou aperfeiçoem os requisitos essenciais, em especial em termos de segurança, de continuidade das operações e de desempenho; e/ou b) Descrever, quando adequado, quaisquer requisitos específicos que complementem ou aperfeiçoem os requisitos essenciais, em especial no tocante à introdução coordenada de conceitos operacionais ou tecnológicos novos, aprovados e validados; e/ou c) Determinar os componentes quando se trata de sistemas; e/ou d) Descrever os procedimentos específicos de avaliação da conformidade que envolvam, quando adequado, os organismos notificados referidos no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004, com base nos módulos definidos na Decisão 93/465/CEE, que serão utilizados a fim de avaliar a conformidade ou a adequação para utilização dos componentes, bem como a verificação dos sistemas; e/ou e) Especificar as condições de execução, incluindo, quando adequado, o prazo em que todos os interessados as têm de cumprir.

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Categoria (secção A ou secção B da parte B do anexo IV)	Norma
3	B.4.3.1	A	A preparação, adoção e análise das regras de execução em matéria de interoperabilidade têm em conta os custos e benefícios estimados de soluções técnicas que permitam cumprir essas regras, com o objetivo de definir a solução mais viável, tendo devidamente em conta a manutenção de um nível elevado de segurança acordado. Cada projeto de regra de execução em matéria de interoperabilidade deve ser acompanhado de uma avaliação dos custos e benefícios para todas as partes interessadas.
4 (2)		A	As regras de execução em matéria de interoperabilidade são estabelecidas em conformidade com o disposto no artigo 8.º do Regulamento-Quadro.
5 + anexo III	B.4.5.1	A	Presume-se que os sistemas, juntamente com os procedimentos associados, ou os componentes que satisfaçam as especificações comunitárias pertinentes e cujas referências tenham sido publicadas no <i>Jornal Oficial da União Europeia</i> , cumprem os requisitos essenciais e/ou as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade.
			Os componentes devem ser acompanhados de uma declaração CE de conformidade ou de adequação para utilização. Os elementos desta declaração constam do anexo III do Regulamento (CE) n.º 552/2004.
			O fabricante, ou o seu representante autorizado estabelecido nas Partes Contratantes, deve assegurar e declarar, mediante a declaração CE de conformidade ou de adequação para utilização, que cumpriu os requisitos essenciais e as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade.
			Presume-se que os componentes acompanhados de uma declaração CE de conformidade ou de adequação para utilização cumprem os requisitos essenciais e as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade.
			As regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade identificam, quando adequado, as tarefas relacionadas com a avaliação da conformidade ou da adequação para utilização dos componentes que serão confiadas aos organismos notificados referidos no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004.
6 + anexo IV	B.4.6.1	A	Os sistemas devem ser objeto de uma verificação CE por parte do prestador de serviços de navegação aérea de acordo com as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade por forma a assegurar que satisfazem os requisitos essenciais do Regulamento (CE) n.º 552/2004 e as referidas regras quando integrados na REGTA. Antes da entrada em serviço de um sistema, o prestador de serviços de navegação aérea em causa deve elaborar uma declaração CE de verificação que atesta a conformidade com as regras e enviá-la à autoridade supervisora nacional, acompanhada de um processo técnico. Os elementos desta declaração e do processo técnico constam do anexo IV do Regulamento (CE) n.º 552/2004.
			A autoridade supervisora nacional pode exigir quaisquer informações suplementares necessárias à verificação do cumprimento das regras.
			As regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade identificam, quando adequado, as tarefas relacionadas com a verificação de sistemas que serão confiadas aos organismos notificados referidos no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004.
			A declaração CE de verificação não prejudica as avaliações que a autoridade supervisora nacional possa ter que efetuar por motivos que não sejam a interoperabilidade.
6-A	B.4.6a.1	A	Qualquer certificado emitido nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, desde que se aplique a componentes ou sistemas, é considerado, para efeitos do disposto nos artigos 5.º e 6.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004, como uma declaração CE de conformidade ou de adequação para utilização ou como uma declaração CE de verificação, caso inclua uma demonstração do cumprimento dos requisitos essenciais do Regulamento (CE) n.º 552/2004 e das regras de execução aplicáveis em matéria de interoperabilidade.
7.1	B.4.7.1	A	Se a autoridade supervisora nacional entender que: a) um componente que ostenta a declaração CE de conformidade ou de adequação para utilização, ou b) um sistema acompanhado de uma declaração CE de verificação não cumpre os requisitos essenciais e/ou as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade, deve tomar todas as medidas necessárias para restringir o âmbito de aplicação do componente ou do sistema em causa ou proibir a sua utilização pelas entidades tuteladas pela autoridade, tendo na devida conta a necessidade de assegurar a segurança e continuidade das operações.
8.1	B.4.8.1	A	As Partes Contratantes notificam o Comité Misto sobre que organismos designaram para efetuarem as tarefas de avaliação da conformidade ou de adequação para utilização previstas no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004 e/ou a verificação referida no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004, indicando os domínios da competência de cada organismo e o respetivo número de identificação previamente atribuído pela Comissão.
8.2	B.4.8.2	A	As Partes Contratantes aplicam os critérios estabelecidos no anexo V do Regulamento (CE) n.º 552/2004 para efeitos da avaliação dos organismos a notificar. Presume-se que os organismos que satisfazem os critérios de avaliação previstos nas normas europeias relevantes cumprem os referidos critérios.
8.3 + anexo V	B.4.8.3	A	As Partes Contratantes devem retirar a notificação sempre que um organismo deixe de satisfazer os critérios estabelecidos no anexo V do Regulamento (CE) n.º 552/2004. Devem informar imediatamente desse facto o Comité Misto.
8.4	B.4.8.4	A	Sem prejuízo dos requisitos mencionados no artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 3, do Regulamento (CE) n.º 552/2004, as Partes Contratantes podem decidir designar como organismos notificados as organizações reconhecidas em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Regulamento Prestação de Serviços.

B.5: Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea, e que revoga a Diretiva 2006/23/CE.

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/ Art#/ Norma#)	Categoria (secção A ou secção B da parte B do anexo iv)	Norma
3	B.5.3.1	A	As definições do artigo 3.º, alíneas d-A), e), f), g), q), r) e s) do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009, aplicam-se às normas e aos requisitos em matéria de gestão do tráfego aéreo especificados no presente anexo. Todas as referências aos Estados-Membros devem entender-se como referências às Partes Contratantes.
8-B (1)	B.5.8b.1	A	A prestação de ATM/ANS deve cumprir os requisitos essenciais previstos no anexo v-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009.
8-B (2)	B.5.8b.2	A	Os prestadores de ATM/ANS devem ser titulares de um certificado, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1035/2011 e o direito nacional aplicável. O certificado é emitido quando o prestador tiver demonstrado que dispõe de capacidade e meios para assumir as responsabilidades relacionadas com as suas prerrogativas. As prerrogativas concedidas e o âmbito dos serviços prestados devem ser especificados no certificado.
8-B (3)	B.5.8b.3	A	Não obstante o disposto na norma B.5.8b.2, as Partes Contratantes podem decidir que os prestadores de serviços de informação de voo sejam autorizados a declarar a sua capacidade e os meios para assumirem as responsabilidades relacionadas com os serviços prestados.
8-B (4)	B.5.8b.4	B	As medidas a que se refere a norma B.5.8b.6 podem prever um requisito de certificação no que respeita às organizações envolvidas na conceção, fabrico e manutenção de sistemas e componentes críticos de segurança ATM/ANS. O certificado é emitido quando essas organizações tiverem demonstrado que dispõem de capacidade e meios para assumirem as responsabilidades relacionadas com as suas prerrogativas. As prerrogativas concedidas devem ser especificadas no certificado.
8-B (5)	B.5.8b.5	A	As medidas a que se refere a norma B.5.8b.6 podem prever um requisito de certificação ou, em alternativa, de validação pelo prestador ATM/ANS, no que respeita aos sistemas e componentes críticos de segurança ATM/ANS. Os certificados relativos a esses sistemas e componentes são emitidos, ou validados, quando o requerente tiver demonstrado que os sistemas e componentes cumprem as especificações pormenorizadas estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais referidos na norma B.5.8b.1.
8-B (6)	B.5.8b.6	A	São aplicáveis as regras de execução sobre ATM/ANS a que se refere o artigo 8.º-B, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009, enumeradas no anexo iv do Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico entre a UE e Israel.
8-C (1)	B.5.8c.1	A	Os controladores de tráfego aéreo, bem como o pessoal e as organizações envolvidas na sua formação, avaliação, inspeção ou exames médicos, devem cumprir os requisitos essenciais aplicáveis previstos no anexo v-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009.
8-C (2)	B.5.8c.2	A	Os controladores de tráfego aéreo devem ser titulares da licença e do certificado médico de aptidão adequado para o serviço prestado.
8-C (3)	B.5.8c.3	A	A licença a que se refere a norma B.5.8c.2 apenas é concedida quando o requerente comprovar o cumprimento das regras estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais em matéria de conhecimentos teóricos, formação prática, proficiência linguística e experiência previstos no anexo v-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009.
8-C (4)	B.5.8c.4	A	O certificado médico de aptidão a que se refere a norma B.5.8c.2 só é passado quando o controlador de tráfego aéreo cumprir as regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais relativos à aptidão médica previstos no anexo v-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009. O certificado médico de aptidão pode ser passado por examinadores médicos aeronáuticos ou por centros de medicina aeronáutica.
8-C (5)	B.5.8c.5	A	As prerrogativas concedidas ao controlador de tráfego aéreo e o âmbito da licença e do certificado médico de aptidão devem ser especificados nessa licença e nesse certificado.
8-C (6)	B.5.8c.6	A	A capacidade das organizações de formação de controladores de tráfego aéreo, dos examinadores médicos aeronáuticos e dos centros de medicina aeronáutica para desempenharem as funções relacionadas com as suas prerrogativas no que se refere à emissão de licenças e de certificados médicos de aptidão é reconhecida mediante a emissão de um certificado.
8-C (7)	B.5.8c.7	A	É emitido um certificado às organizações de formação, aos examinadores médicos aeronáuticos e aos centros de medicina aeronáutica para controladores de tráfego aéreo que tenham comprovado o cumprimento das regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis previstos no anexo v-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009. As prerrogativas concedidas pelo certificado devem ser especificadas no mesmo.
8-C (8)	B.5.8c.8	A	O pessoal responsável pela formação prática ou pela avaliação das competências dos controladores de tráfego aéreo deve ser titular de um certificado. O certificado é emitido quando o pessoal em causa tiver demonstrado que cumpre as regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis previstos no anexo v-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009. As prerrogativas concedidas pelo certificado devem ser especificadas no mesmo.
8-C (9)	B.5.8c.9	A	Os dispositivos de formação em simulador devem cumprir os requisitos essenciais aplicáveis previstos no anexo v-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009.
8-C (10)	B.5.8c.10	A/B (¹)	São aplicáveis as regras de execução a que se refere o artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009, enumeradas no anexo iv do Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico entre a UE e Israel.

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/ Art#/ Norma#)	Categoria (secção A ou secção B da parte B do anexo iv)	Norma
Anexo v-B (1)	B.5.Vb.1	A	a) Todas as aeronaves, exceto as envolvidas nas atividades referidas no artigo 1.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 216/2008, em todas as fases de voo ou na área de movimento de um aeródromo devem ser operadas de acordo com as regras gerais relativas a operações e com todos os procedimentos especificados aplicáveis para a utilização daquele espaço aéreo; b) Todas as aeronaves, exceto as envolvidas nas atividades referidas no artigo 1.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 216/2008, devem dispor dos componentes requeridos e ser operadas em conformidade. Os componentes utilizados no sistema ATM/ANS devem cumprir os requisitos do ponto 3 do anexo v-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009.
Anexo v-B (2)	B.5.Vb.2	A	São aplicáveis os requisitos essenciais previstos no anexo v-B, ponto 2, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009.
Anexo v-B (3)	B.5.Vb.3	A	São aplicáveis os requisitos essenciais previstos no anexo v-B, ponto 3, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009.
Anexo v-B (4)	B.5. Vb.4	A/B ⁽¹⁾	São aplicáveis os requisitos essenciais previstos no anexo v-B, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009.
Anexo v-B (5)	B.5.Vb.5	A	São aplicáveis os requisitos essenciais previstos no anexo v-B, ponto 5, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009.

(¹) As disposições derivadas de normas e práticas recomendadas da OACI devem classificar-se na categoria A. Todas as restantes disposições devem classificar-se na categoria B.

Parte C: Ambiente

C.1: Diretiva 2002/30/CE relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/ Norma#)	Norma
3	C.1.3.1	As Partes Contratantes devem assegurar a existência de autoridades competentes nas matérias respeitantes à introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos.
4	C.1.4.1	As Partes Contratantes devem adotar uma abordagem equilibrada no quadro do tratamento de problemas de ruído em aeroportos situados no seu território. Podem igualmente considerar a concessão de incentivos económicos como medida de proteção contra a poluição sonora.
	C.1.4.2	Ao analisar as restrições de operação, as autoridades competentes devem ter em conta os custos e benefícios que as diferentes medidas aplicáveis são suscetíveis de gerar, bem como as características específicas de cada aeroporto.
	C.1.4.3	As medidas ou combinações de medidas adotadas não devem ser mais restritivas que o necessário para atingir o objetivo ambiental fixado para um dado aeroporto. Não devem estabelecer discriminações com base na nacionalidade ou na identidade da transportadora aérea ou do fabricante de aeronaves.
	C.1.4.4	As restrições de operação baseadas no desempenho devem assentar no nível de ruído emitido pela aeronave, tal como determinado pelo procedimento de certificação estabelecido em conformidade com o anexo 16, volume 1, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.
5 + anexo II (1-3)	C.1.5.1	Para efeitos de aprovação de uma decisão relativa a restrições de operação, serão tomadas em conta as informações especificadas no anexo II, pontos 1-3, da Diretiva 2002/30/CE, na medida do possível e se tal se justificar, no que diz respeito às restrições de operação em questão, bem como às características do aeroporto.
7	C.1.7.1	As regras de avaliação das restrições de operação não se aplicam: a) Às restrições de operação já estabelecidas à data de implementação da presente norma, validadas por decisão do Comité Misto, conforme previsto no anexo II, ponto 5, do Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico entre a UE e Israel; b) Às alterações mínimas de ordem técnica às restrições de operação parciais que não tenham implicações significativas em termos de custos para os operadores aéreos de um dado aeroporto comunitário e que tenham sido introduzidas após a implementação da presente norma, conforme mencionado anteriormente.
9	C.1.9.1	Em determinados casos, as Partes Contratantes podem autorizar, em aeroportos situados no seu território, a operação pontual de aeronaves que não poderia ter lugar com base noutras disposições da Diretiva 2002/30/CE, nas seguintes circunstâncias: a) Aeronaves cuja operação se revista de caráter de tal modo excecional que seria insensato recusar uma derrogação temporária; b) Aeronaves que efetuem voos não comerciais para fins de modificação, reparação ou manutenção.
10	C.1.10.1	As Partes Contratantes devem zelar por que sejam criados, em conformidade com o direito nacional, procedimentos de consulta das partes interessadas para efeitos da aplicação das restrições de operação
11	C.1.11.1	Cada Parte Contratante deve informar imediatamente a outra Parte Contratante de quaisquer novas restrições de operação que tenha decidido introduzir num aeroporto situado no seu território.
12	C.1.12.1	As Partes Contratantes devem assegurar a existência de um direito de recurso contra as decisões relativas às restrições de operação para uma instância que não a autoridade que tenha adotado a decisão impugnada, em conformidade com a legislação e os procedimentos nacionais.
Anexo II (1-3)		Informações referidas na norma C.1.5.1.

C.2: Diretiva 2006/93/CE relativa à regulação da exploração dos aviões que dependem do anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, volume 1, segunda parte, capítulo 3, segunda edição (1988)

Artigo n.º	Norma n.º	Norma
1	C.2.1.1	Aplicabilidade: a) Aviões com massa máxima à descolagem (MTOM) igual ou superior a 34 000 kg; ou b) Aviões cuja configuração interior certificada comporte mais de 19 lugares de passageiros.
2	C.2.2.2	Os aviões civis subsónicos a reação devem satisfazer as normas especificadas no volume 1, parte II, capítulo 3, do anexo 16 da Convenção.
3	C.2.3.1	Podem ser concedidas derrogações ao requisito de explorar aviões civis subsónicos a reação em conformidade com as normas especificadas no volume 1, parte II, capítulo 3, do anexo 16 da Convenção nos seguintes casos: a) Aviões com interesse histórico; b) Aviões cuja utilização temporária seja de tal modo excecional que seria pouco razoável recusar uma derrogação temporária; e c) Aviões de utilização temporária em voos não comerciais, para efeitos de modificação, reparação ou manutenção.
3	C.2.3.2	Cada Parte Contratante deve informar as autoridades competentes da outra Parte Contratante das derrogações concedidas em caso de interesse histórico. Cada Parte Contratante deve reconhecer as derrogações concedidas por outra Parte Contratante em relação a aviões matriculados por esta.
5	C.2.5.1	As Partes Contratantes devem estabelecer as medidas executórias adequadas aplicáveis em caso de violação das disposições nacionais aprovadas nos termos da Diretiva 2006/93/CE e tomar todas as medidas necessárias para assegurar a aplicação das referidas medidas. As medidas previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

Parte D: Responsabilidade das transportadoras aéreas

D.1: Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002

Artigo n.º	Norma n.º	Norma
2(1)(a), 2(1)(c)-(g)	D.1.2.1	As definições do artigo 2.º aplicam-se às disposições regulamentares e às normas respeitantes à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente especificados no presente anexo.
3	D.1.3.1	Aplicação da Convenção de Montreal de 1999 pelas Partes Contratantes, inclusive aos voos domésticos.
5	D.1.5.1	As Partes Contratantes devem garantir que a transportadora aérea paga às pessoas com direito a exigir uma indemnização os adiantamentos que permitam fazer face a necessidades económicas imediatas, numa base proporcional ao dano sofrido.
6	D.1.6.1	As Partes Contratantes devem garantir que todas as transportadoras aéreas colocam ao dispor dos passageiros, em todos os pontos de venda, um resumo das principais disposições que regulam a responsabilidade em relação aos passageiros e respetiva bagagem.

Parte E: Direitos do consumidor

E.1: Diretiva 90/314/CEE relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Norma
1	E.1.1.1	Aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas das Partes Contratantes relativas às viagens organizadas, às férias organizadas e aos circuitos organizados, vendidos ou propostos para venda no território das Partes Contratantes.
2	E.1.2.1	As definições do artigo 2.º da Diretiva 90/314/CEE aplicam-se às normas e aos requisitos relativos às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados especificados no presente Anexo, conforme os casos. Para efeitos do presente anexo, entende-se por: «Viagem organizada»: a combinação prévia de pelo menos dois dos elementos seguintes, quando seja vendida ou proposta para venda a um preço com tudo incluído: a) Transporte; b) Alojamento; c) Outros serviços turísticos não subsidiários do transporte ou do alojamento que representem uma parte significativa da viagem organizada. A faturação separada de diversos elementos de uma mesma viagem organizada não subtrai o operador ou a agência às obrigações decorrentes do presente anexo.

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Norma
3	E.1.3.1	O operador e a agência devem prestar informações completas e precisas. Caso seja colocada à disposição do consumidor uma brochura, esta deve indicar de forma legível, clara e precisa o preço e as informações apropriadas relativas aos seguintes elementos: - Destino, meios, características e categorias de transporte utilizados; - Tipo de alojamento, sua situação, sua categoria ou nível de conforto e suas características principais, bem como o seu licenciamento e classificação turística; - Refeições fornecidas; - Itinerário; - Informações de ordem geral referentes às exigências em matéria de passaportes e vistos e formalidades sanitárias necessárias para a viagem e a estadia; - Montante ou percentagem do preço a pagar a título de adiantamento e calendário para o pagamento do saldo; - Número mínimo de pessoas necessárias para a viagem organizada se realizar e, nesse caso, data-limite de informação do consumidor em caso de anulação. As informações prestadas são vinculativas, com exceção dos casos em que: — A alteração dessas informações tenha sido inequivocamente comunicada ao consumidor previamente à celebração do contrato; esse facto deve ser expressamente referido na brochura, — Surjam posteriormente alterações na sequência de um acordo entre as partes no contrato.
4(1), 4(2)	E.1.4.1	Antes da celebração do contrato, o operador e/ou a agência prestarão ao consumidor, por escrito ou sob qualquer outra forma adequada, informações de ordem geral referentes às exigências em matéria de passaportes e vistos, nomeadamente quanto aos prazos necessários para a respetiva obtenção, bem como informações relativas às formalidades sanitárias necessárias para a viagem e a estadia; Antes do início da viagem, o operador e/ou a agência devem prestar ao consumidor, em tempo útil, por escrito ou sob qualquer outra forma adequada, as seguintes informações: - Os horários e os locais de escalas e correspondências, bem como a indicação do lugar atribuído ao viajante, por exemplo o camarote ou o beliche, se se tratar de um barco, ou o compartimento de couchettes ou a carruagem-cama, se se tratar de um comboio; - O nome, endereço e número de telefone da representação local do operador e/ou da agência ou, não existindo uma tal representação local, o nome, endereço e número de telefone das entidades locais que possam assistir o consumidor em caso de dificuldade. Quando essas representações e esses organismos não existirem, o consumidor deve em todos os casos dispor de um número telefónico de urgência ou de qualquer outra informação que lhe permita estabelecer contacto com o operador e/ou a agência; iii) No caso de viagens e estadias de menores no estrangeiro, informações que permitam estabelecer um contacto direto com esses menores ou com o responsável local pela sua estadia; Consoante o tipo de viagem organizada, o contrato incluirá pelo menos os elementos abaixo indicados, caso se apliquem à viagem organizada em causa: - Destino ou destinos da viagem e, em caso de estadia repartida, os diferentes períodos e respetivas datas; - Meios, características e categorias de transporte utilizados, datas, horas e locais de partida e de regresso; - Quando a viagem organizada inclua alojamento, a sua localização, categoria turística ou nível de conforto, bem como as suas principais características, a sua conformidade com a regulamentação do Estado de acolhimento em questão e o número de refeições fornecidas; - Número mínimo de pessoas necessárias para a viagem organizada se realizar e, nesse caso, data-limite de informação do consumidor em caso de anulação; - Itinerário; - Visitas, excursões ou outros serviços incluídos no preço total acordado da viagem organizada; - Nome e endereço do operador, da agência e, se for caso disso, da seguradora; - Preço da viagem organizada, bem como indicação de qualquer eventual revisão do preço prevista na norma E.1.4.2 e indicação dos eventuais direitos, taxas ou impostos cobráveis por certos serviços (taxas de aterragem, de desembarque ou de embarque nos portos e aeroportos, taxas de estadia), desde que não estejam incluídos no preço da viagem organizada; - Calendário e modalidades de pagamento; - Todas as exigências específicas que o consumidor tenha comunicado ao operador ou à agência no momento da reserva e que tenham sido aceites por ambas as partes; - Prazos em que o consumidor deve formular uma eventual reclamação pela não-execução ou pela incorreta execução do contrato. Todas as cláusulas do contrato devem ser consignadas por escrito ou sob qualquer outra forma que seja compreensível e acessível para o consumidor e ser-lhe comunicadas antes de conclusão do contrato; o consumidor receberá igualmente uma cópia das mesmas.
4(4)	E.1.4.2	Estabelece a proibição de revisão do preço, exceto se o contrato previr expressamente a possibilidade de revisão, tanto no sentido da alta como no da baixa, e determina as regras precisas de cálculo, unicamente para ter em conta variações: — Do custo dos transportes, incluindo o custo do combustível; — Dos direitos, impostos ou taxas cobráveis sobre determinados serviços, tais como taxas de aterragem, de desembarque ou de embarque nos portos e aeroportos; — Das taxas de câmbio aplicadas à viagem organizada em questão; — Das despesas de alojamento. Durante um determinado prazo a estabelecer na legislação pertinente da Parte Contratante, antes da data de partida prevista, o preço fixado no contrato não pode ser aumentado, contanto que o consumidor tenha pago a totalidade do preço da viagem organizada.

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Norma
4(5)	E.1.4.3	Em caso de alteração de um dos elementos essenciais do contrato antes da partida, o consumidor tem direito a: — Quer rescindir o contrato sem penalizações; — Quer aceitar um aditamento ao contrato que especifique as alterações introduzidas e a sua incidência no preço.
4(6)	E.1.4.4	Em caso de anulação da viagem organizada antes da data de partida acordada, por razões não imputáveis ao consumidor, este tem direito a: a) Ou participar numa outra viagem organizada de qualidade equivalente ou superior, se o operador e/ou a agência lhe puderem propor. Se a viagem organizada proposta em substituição for de qualidade inferior, o operador deve reembolsar o consumidor da diferença de preço; b) Ou ser reembolsado, no mais curto prazo, de todas as quantias por ele pagas nos termos do contrato. Nesses casos, o consumidor terá direito, sempre que tal se justifique, a uma indemnização pela não-execução do contrato, que lhe será paga quer pelo operador quer pela agência, conforme o previsto na legislação da Parte Contratante em causa, exceto quando: i) A anulação se baseie no facto de o número de pessoas inscritas na viagem organizada ser inferior ao número mínimo exigido e o consumidor for informado por escrito da anulação nos prazos indicados na descrição da viagem organizada; ou ii) A anulação, com exclusão do excesso de reservas, seja devida a razões de força maior, a saber, a circunstâncias alheias àquele que as invoca, anormais e imprevisíveis, cujas consequências não poderiam ter sido evitadas apesar de todas as diligências feitas.
4(7)	E.1.4.5	Quando, após a partida, não seja fornecida uma parte significativa dos serviços contemplados no contrato ou o operador verifique que não poderá fornecer uma parte considerável desses serviços, o consumidor tem direito a: Beneficiar de disposições alternativas adequadas à continuação da viagem organizada, sem suplemento de preço, e, se for caso disso, de uma indemnização apropriada pela diferença entre as prestações previstas e as fornecidas. Quando seja impossível tomar tais disposições, ou estas não forem aceites pelo consumidor por razões válidas, o operador fornecerá, se for caso disso, ao consumidor, sem suplemento de preço, um meio de transporte equivalente que o faça regressar ao local de partida ou a outro local de regresso acordado entre ambos e, se for caso disso, indemnizará o consumidor.
5(1)	E.1.5.1	As Partes Contratantes tomarão as medidas necessárias para que o operador e/ou a agência que são partes no contrato sejam responsáveis perante o consumidor pelo bom cumprimento das obrigações decorrentes do contrato, quer essas obrigações incumbam aos próprios ou a outros prestadores de serviços, sem prejuízo do direito do operador e/ou da agência de processar esses outros prestadores de serviços.
5(2)-5(4)	E.1.5.2	O consumidor terá direito a uma indemnização em caso de não-execução ou execução incorreta do contrato, a menos que sejam preenchidas certas condições previstas na Diretiva 90/314/CEE. O operador e/ou a agência que sejam partes no contrato devem prestar assistência imediata ao consumidor em dificuldade, ainda que não sejam responsáveis pelos danos pelo facto de as faltas serem imputáveis a um terceiro alheio ao fornecimento das prestações previstas no contrato e se revestirem de carácter imprevisível e inevitável ou de serem devidas a um caso de força maior, conforme previsto na norma E.1.4.4, ou a um acontecimento que nem o operador e/ou a agência nem o prestador podiam prever ou evitar, mesmo efetuando todas as diligências necessárias.
6	E.1.6.1	Em caso de reclamação, o operador e/ou a agência devem dar provas de diligência para encontrar soluções adequadas.

E.3: Regulamento (CE) n.º 261/2004 que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Norma
1	E.3.1.1	Estabelecimento dos direitos mínimos dos passageiros em caso de: a) Recusa de embarque contra sua vontade; b) Cancelamento de voos; c) Atraso de voos.
2	E.3.2.1	As definições do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 aplicam-se às normas e aos requisitos respeitantes ao estabelecimento de regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos especificados no presente anexo, conforme os casos.
3(2)-(3)	E.3.3.1	As disposições regulamentares e as normas aplicam-se aos passageiros que: a) Tenham uma reserva confirmada para o voo em questão e, salvo no caso de cancelamento a que se refere o artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004), se apresentem para o registo: — Tal como estabelecido e com a antecedência indicada pela transportadora aérea, pelo operador turístico ou pelo agente de viagens autorizado, estando provado que o passageiro recebeu uma notificação, ou, não sendo indicada qualquer hora, — Até um determinado lapso de tempo a estabelecer na legislação pertinente da Parte Contratante, antes da data de partida publicada; ou b) Tenham sido transferidos por uma transportadora aérea ou um operador turístico do voo para o qual tinham reserva para outro voo, independentemente do motivo. As disposições regulamentares e as normas não se aplicam aos passageiros com viagens gratuitas ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público. No entanto, aplicam-se aos passageiros com bilhetes emitidos no âmbito de um programa de passageiro frequente ou de outro programa comercial de uma transportadora aérea ou de um operador turístico.

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Norma
4(1)	E.3.4.1	Quando tiver motivos razoáveis para prever que vai recusar o embarque num voo, uma transportadora aérea operadora deve, em primeiro lugar, apelar a voluntários que aceitem ceder as suas reservas a troco de benefícios, em condições a acordar entre o passageiro em causa e a transportadora aérea operadora. Os voluntários devem receber assistência em conformidade com o disposto no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004. Tal assistência acresce aos benefícios a que se refere a presente norma.
4(2)	E.3.4.2	Se o número de voluntários for insuficiente para permitir que os restantes passageiros com reservas possam embarcar, a transportadora aérea operadora pode recusar o embarque a passageiros contra sua vontade.
4(3)	E.3.4.3	Se for recusado o embarque a passageiros contra sua vontade, a transportadora aérea operadora deve indemnizá-los e prestar-lhes assistência (os passageiros poderão optar entre o reembolso do custo do bilhete, associado, se for caso disso, a um voo de regresso; o reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final, na primeira oportunidade; o reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final numa data posterior, da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares; refeições e bebidas; duas chamadas telefónicas, mensagens via fax ou mensagens por correio eletrónico; alojamento, se necessário, e transporte entre o aeroporto e o local de alojamento), nos termos da legislação pertinente da Parte Contratante.
5(1)	E.3.5.1	Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a: <i>a)</i> Receber assistência da transportadora aérea operadora [<i>i)</i> optando entre o reembolso do custo do bilhete, associado, se for caso disso, a um voo de regresso; o reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final, na primeira oportunidade; o reencaminhamento, em condições de transporte equivalentes, para o seu destino final numa data posterior, da conveniência do passageiro, sujeito à disponibilidade de lugares; e, <i>ii)</i> em caso de reencaminhamento, refeições e bebidas, duas chamadas telefónicas, mensagens via fax ou mensagens por correio eletrónico, alojamento, se necessário, e transporte entre o aeroporto e o local de alojamento] e <i>b)</i> Receber uma indemnização da transportadora aérea operadora, salvo se tiverem sido informados do cancelamento com a devida antecedência em relação à hora programada de partida (um determinado lapso de tempo a estabelecer na legislação pertinente da Parte Contratante) ou se tiverem sido informados numa fase ulterior e lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir e chegar ao destino final em determinados lapsos de tempo (próximos das horas programadas de partida e chegada), a estabelecer na legislação pertinente da Parte Contratante.
5(2)	E.3.5.2	Ao informar os passageiros do cancelamento, devem ser prestados esclarecimentos sobre eventuais transportes alternativos.
5(3)	E.3.5.3	A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.
5(4)	E.3.5.4	O ónus da prova relativamente à questão de saber se e quando foi o passageiro informado do cancelamento recai sobre a transportadora aérea operadora.
6	E.3.6.1	Quando tiver motivos razoáveis para prever que em relação à sua hora programada de partida um voo se vai atrasar duas horas ou mais, a transportadora aérea operadora deve oferecer aos passageiros assistência (refeições e bebidas, bem como duas chamadas telefónicas, mensagens via fax ou mensagens por correio eletrónico); quando o atraso for de, pelo menos, cinco horas, o passageiro pode optar por aguardar o voo original ou pelo reembolso do custo do bilhete, associado, se for caso disso, a um voo de regresso e a assistência adicional sob a forma de alojamento, se for necessária uma estadia de uma ou mais noites, bem como a transporte entre o aeroporto e o local de alojamento.
7	E.3.7.1	Caso os passageiros devam receber uma indemnização, esta terá o seguinte valor: <i>a)</i> 1250 ILS ou 250 EUR para todos os voos até 2000 km; <i>b)</i> 2000 ILS ou 400 EUR para voos entre 2000 e 4500 km; <i>c)</i> 3000 ILS ou 600 EUR para todos os voos não abrangidos pelas alíneas <i>a)</i> ou <i>b)</i> . Na determinação da distância a considerar, deve tomar-se como base o último destino a que o passageiro chegará com atraso em relação à hora programada devido à recusa de embarque ou ao cancelamento. Quando for oferecido aos passageiros reencaminhamento para o seu destino final num voo alternativo cuja hora de chegada não exceda, num determinado lapso de tempo curto a estabelecer na legislação pertinente da Parte Contratante, a hora programada de chegada do voo originalmente reservado, a transportadora aérea operadora pode reduzir a indemnização em 50 %. A indemnização deve ser paga em numerário, por transferência bancária eletrónica ou cheque ou, com o acordo escrito do passageiro, através de vales de viagem e/ou outros serviços.
8(3)	E.3.8.1	Sempre que uma cidade ou região for servida por vários aeroportos e uma transportadora aérea operadora oferecer aos passageiros um voo para um aeroporto alternativo em relação àquele para o qual tinha sido feita a reserva, a transportadora aérea operadora deve suportar o custo da transferência do passageiro desse aeroporto alternativo para o aeroporto para o qual a reserva tinha sido feita, ou para outro destino próximo acordado com o passageiro.
10(1)	E.3.10.1	Se colocar um passageiro numa classe superior àquela para a qual o bilhete foi adquirido, a transportadora aérea operadora não pode exigir qualquer pagamento suplementar.
10(2)	E.3.10.2	Se colocar um passageiro numa classe inferior àquela para a qual o bilhete foi adquirido, a transportadora aérea operadora efetua o reembolso de acordo com a legislação pertinente da Parte Contratante.
11(1)	E.3.11.1	As transportadoras aéreas operadoras devem dar prioridade ao transporte das pessoas com mobilidade reduzida e de quaisquer pessoas, ou cães-guias devidamente certificados, que as acompanhem, bem como das crianças não acompanhadas.
11(2), 9(3)	E.3.11.2	Em caso de recusa de embarque, cancelamento ou atraso, as pessoas com mobilidade reduzida e quaisquer acompanhantes seus, bem como as crianças não acompanhadas, têm direito a receber, logo que possível, assistência. Ao prestar assistência, a transportadora aérea operadora deve conceder especial atenção às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida e de quaisquer acompanhantes seus, bem como às necessidades das crianças não acompanhadas.

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Norma
12	E.3.12.1	As normas previstas no Regulamento (CE) n.º 261/2004 aplicam-se sem prejuízo dos direitos dos passageiros a uma indemnização suplementar. A indemnização concedida nos termos do Regulamento (CE) n.º 261/2004 pode ser deduzida daquela indemnização. Sem prejuízo dos princípios e normas relevantes do direito nacional, as disposições acima referidas não se aplicam aos passageiros que voluntariamente tenham aceite ceder a sua reserva em conformidade com o disposto no artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004.
13	E.3.13.1	Se a transportadora aérea operadora tiver pago uma indemnização ou tiver cumprido outras obrigações que por força do Regulamento (CE) n.º 261/2004 lhe incumbam, nenhuma disposição do regulamento pode ser interpretada como limitando o seu direito de exigir indemnização, incluindo a terceiros, nos termos do direito aplicável. Em especial, o Regulamento (CE) n.º 261/2004 em nada limita o direito de uma transportadora aérea operadora pedir o seu ressarcimento a um operador turístico, ou qualquer outra pessoa, com quem tenha contrato. Do mesmo modo, nenhuma disposição do regulamento pode ser interpretada como limitando o direito de um operador turístico ou de um terceiro, que não seja um passageiro, com quem uma transportadora aérea operadora tenha um contrato, de pedir o seu ressarcimento ou uma indemnização à transportadora aérea operadora nos termos do direito relevante aplicável.
14(1)	E.3.14.1	A transportadora aérea operadora deve garantir que na zona de registo dos passageiros seja afixado, de forma claramente visível para estes, um aviso com o seguinte texto (ou de teor semelhante): «Se lhe tiver sido recusado o embarque ou se o seu voo tiver sido cancelado ou estiver atrasado, peça no balcão de registo ou na porta de embarque o texto que indica os seus direitos, em especial no que diz respeito a indemnização e a assistência.»
14(2)	E.3.14.2	A transportadora aérea operadora que recusar o embarque ou cancelar um voo deve distribuir a cada passageiro afetado um impresso com as regras de indemnização e de assistência consonantes com o Regulamento (CE) n.º 261/2004. Deve igualmente distribuir um impresso equivalente a cada passageiro afetado por um atraso considerável.
15	E.3.15.1	As obrigações para com os passageiros nos termos do regulamento não podem ser limitadas ou excluídas, nomeadamente através de derrogação ou de cláusula limitativa do contrato de transporte. Se, não obstante, tal derrogação ou cláusula limitativa for aplicada ao passageiro ou se o passageiro não tiver sido corretamente informado dos seus direitos e, por esse motivo, tiver aceite uma indemnização inferior à estabelecida no Regulamento (CE) n.º 261/2004, continua a ter direito a recorrer aos tribunais competentes com vista a obter uma indemnização adicional.
16	E.3.16.1	As Partes Contratantes devem garantir o cumprimento das presentes disposições regulamentares e normas decorrentes do Regulamento (CE) n.º 261/2004. As medidas executórias, que podem incluir medidas baseadas em decisões do tribunal no domínio do direito civil, devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

E.4: Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho de 2006, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Norma
1(1)	E.4.1.1	Estabelecimento de regras para a proteção e a prestação de assistência às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida que viajam por via aérea, quer para as proteger contra discriminações quer para garantir que recebem assistência.
2	E.4.2.1	As definições do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2007 aplicam-se às normas e aos requisitos respeitantes aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo especificados no presente anexo, conforme os casos.
3	E.4.3.1	As transportadoras aéreas, os seus agentes ou os operadores turísticos não se recusarão, com fundamento na deficiência, a aceitar uma reserva para um voo ou a embarcar uma pessoa com deficiência ou uma pessoa com mobilidade reduzida, desde que a pessoa em causa tenha um bilhete e uma reserva válidos.
4(1)	E.4.4.1	As transportadoras aéreas, os seus agentes ou os operadores turísticos podem recusar-se, com fundamento na deficiência, a aceitar uma reserva de uma pessoa com deficiência ou de uma pessoa com mobilidade reduzida ou a embarcá-la: a) Para respeitar as prescrições de segurança aplicáveis estabelecidas pelo direito internacional ou nacional, ou para cumprir as prescrições de segurança estabelecidas pela autoridade que tenha concedido o certificado de operador aéreo à transportadora aérea em causa; b) Caso as dimensões da aeronave ou das suas portas tornem fisicamente impossível o embarque ou o transporte da pessoa com deficiência ou da pessoa com mobilidade reduzida. Em caso de recusa de aceitação de uma reserva pelos motivos mencionados nas alíneas a) ou b), a transportadora aérea, o seu agente ou o operador turístico devem desenvolver esforços razoáveis para propor uma alternativa aceitável à pessoa em questão. A pessoa com deficiência ou a pessoa com mobilidade reduzida a quem tenha sido recusado o embarque com fundamento na sua deficiência ou mobilidade reduzida, bem como qualquer pessoa que a acompanhe, tem direito a reembolso ou reencaminhamento, conforme previsto no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004. O direito de optar por um voo de regresso ou pelo reencaminhamento depende do cumprimento de todos os requisitos de segurança.
4(2)	E.4.4.2	Para respeitar as prescrições de segurança aplicáveis estabelecidas pelo direito internacional ou nacional, ou para cumprir as prescrições de segurança estabelecidas pela autoridade que tenha concedido o certificado de operador aéreo à transportadora aérea em causa, as transportadoras aéreas, os seus agentes ou os operadores turísticos podem exigir que uma pessoa com deficiência ou uma pessoa com mobilidade reduzida seja acompanhada por outra pessoa capaz de lhe prestar a assistência necessária.
4(3)	E.4.4.3	Obrigações de as transportadoras ou os seus agentes colocarem à disposição dos passageiros com deficiência informações sobre as regras de segurança que aplicam ao transporte de pessoas com deficiência e de pessoas com mobilidade reduzida, bem como as eventuais restrições ao seu transporte ou ao transporte do seu equipamento de mobilidade devido às dimensões da aeronave. Os operadores turísticos devem disponibilizar essas regras e restrições de segurança relativamente aos voos que organizam, vendem ou oferecem para venda, integrados em viagens organizadas, férias organizadas ou circuitos organizados.

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Norma
4(4)	E.4.4.4	Quando as transportadoras aéreas, os seus agentes ou os operadores turísticos aplicarem as derrogações previstas nas normas E.4.4.1 ou E.4.4.2 devem informar imediatamente a pessoa com deficiência ou a pessoa com mobilidade reduzida em causa dos fundamentos dessa decisão. As transportadoras aéreas, os seus agentes ou os operadores turísticos devem comunicar à pessoa com deficiência ou à pessoa com mobilidade reduzida esses fundamentos por escrito, num determinado lapso de tempo, o mais curto possível, a contar da data de formulação do pedido e a estabelecer na legislação pertinente da Parte Contratante, tendo em conta os interesses das pessoas com mobilidade reduzida.
5(1)-5(2)	E.4.5.1	A entidade gestora do aeroporto designa, tendo na devida conta os condicionamentos locais, os pontos de chegada e de partida, situados dentro do perímetro do aeroporto ou num ponto que possa controlar diretamente, no interior e no exterior dos terminais, nos quais as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida possam, com facilidade, anunciar a sua chegada ao aeroporto e requerer assistência. Os pontos de chegada e de partida devem ser claramente identificados e fornecer, em formatos acessíveis, as informações básicas sobre o aeroporto.
6(1)	E.4.6.1	As transportadoras aéreas, os seus agentes ou os operadores turísticos devem tomar todas as medidas necessárias para receber, em todos os seus pontos de venda no território das Partes Contratantes a que o Tratado se aplique, incluindo venda por telefone e pela Internet, as notificações da necessidade de assistência feitas pelas pessoas com deficiência e pelas pessoas com mobilidade reduzida.
6(2)-6(3)	E.4.6.2	Quando uma transportadora aérea, o seu agente ou um operador turístico receber uma notificação prévia de necessidade de assistência, deve transmitir essa informação antes da hora publicada de partida do voo: a) As entidades gestoras dos aeroportos de partida, chegada e trânsito e b) A transportadora aérea operadora, caso a reserva não tenha sido efetuada junto dessa transportadora, salvo se a identidade da transportadora aérea operadora não for conhecida no momento da notificação; neste caso, as informações devem ser comunicadas logo que possível. A definição e descrição exatas de «notificação prévia» constam das regras e dos procedimentos pertinentes das Partes Contratantes.
6(4) + anexo I		Logo que possível após a partida do voo, a transportadora aérea operadora informa a entidade gestora do aeroporto de destino, caso este se situe no território de uma Parte Contratante, do número de pessoas com deficiência ou de pessoas com mobilidade reduzida que requerem a assistência especificada no anexo I do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, bem como da natureza dessa assistência.
7(1)	E.4.7.1	Quando uma pessoa com deficiência ou uma pessoa com mobilidade reduzida chega a um aeroporto para efetuar uma viagem aérea, cabe à entidade gestora do aeroporto assegurar a prestação da assistência especificada no anexo I do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, de forma a que essa pessoa possa apanhar o voo para o qual tem uma reserva, caso as necessidades específicas de assistência da pessoa tenham sido objeto de notificação prévia à transportadora aérea, ao seu agente ou ao operador turístico em causa. A notificação abrange igualmente um voo de regresso, se o voo de ida e o voo de regresso tiverem sido reservados junto da mesma transportadora aérea. A definição e descrição exatas de «notificação prévia» constam das regras e dos procedimentos pertinentes das Partes Contratantes.
7(2)	E.4.7.2	Quando for solicitada, a assistência de um cão-guia reconhecido deve ser autorizada desde que tenha sido feita a respetiva notificação à transportadora aérea, ao seu agente ou ao operador turístico, em conformidade com as regras nacionais aplicáveis ao transporte de cães-guia na cabina das aeronaves, caso existam tais regras.
7(3)	E.4.7.3	Na ausência de notificação conforme com as regras nacionais pertinentes, a entidade gestora deve realizar todos os esforços razoáveis para prestar assistência, de forma a que a pessoa em causa possa apanhar o voo para o qual tem uma reserva.
7(4)	E.4.7.4	O disposto na norma E.4.7.1 aplica-se desde que: a) A pessoa se apresente para registo à hora estabelecida, b) A pessoa chegue, à hora estabelecida, a um ponto situado dentro do perímetro do aeroporto, designado em conformidade com a norma E.4.5.1. A definição e descrição exatas de «hora estabelecida» constam das regras e dos procedimentos pertinentes das Partes Contratantes.
7(5)	E.4.7.5	Quando uma pessoa com deficiência ou uma pessoa com mobilidade reduzida está em trânsito num aeroporto de uma Parte Contratante ou é transferida por uma transportadora aérea ou por um operador turístico do voo para o qual tem uma reserva para outro voo, a entidade gestora do aeroporto deve assegurar a prestação da assistência especificada no anexo I do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, de forma a que a pessoa possa apanhar o voo para o qual tem uma reserva.
7(6)-7(7)	E.4.7.6	À chegada, por via aérea, de uma pessoa com deficiência ou de uma pessoa com mobilidade reduzida a um aeroporto de uma Parte Contratante, a entidade gestora do aeroporto deve assegurar a prestação da assistência especificada no anexo I do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, de forma a que a pessoa possa chegar ao seu ponto de partida do aeroporto referido na norma E.4.5.1. A assistência prestada deve ser adaptada, na medida do possível, às necessidades específicas do passageiro em questão.
8	E.4.8.1	Incumbe à entidade gestora do aeroporto assegurar a prestação da assistência especificada no anexo I do Regulamento (CE) n.º 1107/2006 às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida, sem encargos suplementares. A entidade gestora pode fornecer diretamente essa assistência. Em alternativa, de acordo com as responsabilidades que lhe incumbem, a entidade gestora pode subcontratar terceiros para o efeito, desde que sejam respeitadas as normas de qualidade mencionadas na norma E.4.9.1. Em cooperação com os utilizadores do aeroporto, através do comité de utilizadores do aeroporto, quando o mesmo existir, a entidade gestora pode celebrar esses contratos por sua própria iniciativa ou mediante pedido, nomeadamente de uma transportadora aérea, tendo em conta os serviços existentes no aeroporto em causa. Caso recuse tal pedido, a entidade gestora deve apresentar uma justificação por escrito.
9	E.4.9.1	Salvo nos aeroportos com um tráfego anual inferior a 150 000 movimentos comerciais de passageiros, a entidade gestora estabelece normas de qualidade para a assistência especificada no anexo I do Regulamento (CE) n.º 1107/2006 e determina os recursos necessários para respeitar essas normas, em cooperação com os utilizadores do aeroporto, através do comité dos utilizadores do aeroporto, quando este existir, e das organizações que representam as pessoas com deficiência e os passageiros com mobilidade reduzida. Para estabelecer essas normas, devem ser tidas plenamente em conta as políticas e os códigos de conduta internacionalmente reconhecidos no domínio da facilitação do transporte de pessoas com deficiência ou de pessoas com mobilidade reduzida, nomeadamente o Código de Boa Conduta na Assistência em Terra a Pessoas com Mobilidade Reduzida da CEAC. A entidade gestora do aeroporto deve publicar as suas normas de qualidade. Uma transportadora aérea e a entidade gestora do aeroporto podem acordar, no que se refere aos passageiros que a primeira transporta com partida ou destino nesse aeroporto, que a entidade gestora presta uma assistência de nível superior ao estabelecido nas normas mencionadas anteriormente ou serviços suplementares relativamente aos especificados no anexo I do Regulamento (CE) n.º 1107/2006.

Artigo n.º	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Norma
10 + anexo II	E.4.10.1	As transportadoras aéreas devem prestar a assistência especificada no anexo II do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, sem encargos adicionais, às pessoas com deficiência ou às pessoas com mobilidade reduzida que partam, cheguem ou se encontrem em trânsito num aeroporto a que se aplique o Regulamento (CE) n.º 1107/2006, desde que as pessoas em questão satisfaçam as condições estabelecidas nas normas E.4.7.1, E.4.7.2 e E.4.7.4.
11	E.4.11.1	As transportadoras aéreas e as entidades gestoras do aeroporto devem: a) Assegurar que todo o seu pessoal, incluindo o pessoal empregado por subcontratantes, que preste assistência direta a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida, disponha dos conhecimentos para satisfazer as necessidades das pessoas com as mais variadas deficiências ou tipos de mobilidade reduzida; b) Proporcionar a todo o pessoal que trabalha no aeroporto em contacto direto com os passageiros formação em matéria de igualdade de tratamento de pessoas com deficiência e de sensibilização para as deficiências; c) Assegurar que, aquando da contratação, todos os novos funcionários recebam formação em matéria de deficiência e que o pessoal receba formação de atualização quando adequado.
12	E.4.12.1	Em caso de perda ou dano de cadeira de rodas, de equipamento de mobilidade ou de outro dispositivo de assistência durante a manipulação no aeroporto ou durante o transporte a bordo da aeronave, os passageiros a quem esses equipamentos pertencem são indemnizados nos termos das regras do direito internacional e nacional.
13	E.4.13.1	As obrigações para com as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1107/2006 não podem ser objeto de limitação ou exoneração.
14	E.4.14.1	Cada Parte Contratante designa um organismo ou organismos responsáveis pela execução do Regulamento (CE) n.º 1107/2006 no que respeita a voos com partida ou destino nos aeroportos situados no seu território. Se necessário, esse organismo ou organismos adotam as medidas necessárias para assegurar o respeito dos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida e o cumprimento das normas de qualidade mencionadas na norma E.4.9.1. As Partes Contratantes devem comunicar-se mutuamente o organismo ou organismos designados.
15	E.4.15.1	A pessoa com deficiência ou a pessoa com mobilidade reduzida que considere que o Regulamento (CE) n.º 1107/2006 foi infringido pode apresentar a questão à atenção da entidade gestora do aeroporto ou da transportadora aérea em causa, conforme o caso. Se a pessoa com deficiência ou a pessoa com mobilidade reduzida não puder obter satisfação desta forma, podem ser apresentadas reclamações referentes a alegadas infrações ao regulamento junto do organismo ou organismos designados em conformidade com a norma E.4.14.1. As Partes Contratantes devem tomar medidas para informar as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida dos direitos que lhes são conferidos pelo Regulamento (CE) n.º 1107/2006 e da possibilidade de apresentarem reclamações ao organismo ou organismos designados.
16	E.4.16.1	As Partes Contratantes devem estabelecer as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de infração ao Regulamento (CE) n.º 1107/2006 e tomar todas as medidas necessárias para assegurar a aplicação dessas regras. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Cada Parte Contratante deve informar a outra Parte Contratante, a pedido desta, das disposições relativas às sanções.

Parte F

F.1: Diretiva 2000/79/CEE do Conselho, de 27 de novembro de 2000, respeitante à aplicação do acordo europeu sobre a organização do tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil, celebrado pela Associação das Companhias Aéreas Europeias (AEA), a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), a Associação Europeia do Pessoal Navegante (ECA), a Associação das Companhias Aéreas das Regiões da Europa (ERA) e a Associação Internacional de Companhias Aéreas (AICA).

Cláusula n.º (do anexo)	Norma n.º (Parte/Leg#/Art#/Norma#)	Norma
1	F.1.1.1	As normas e os requisitos especificados no presente anexo aplicam-se ao tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil.
2	F.1.2.1	As definições da cláusula 2 da Diretiva 2000/79/CEE do Conselho aplicam-se às normas e aos requisitos respeitantes ao tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil especificados no presente anexo, conforme os casos.
3(1)	F.1.3.1	Os membros da tripulação de voo da aviação civil têm direito a férias anuais remuneradas de pelo menos quatro semanas, de acordo com as condições de obtenção e de concessão previstas nas legislações e/ou práticas nacionais. Os membros da tripulação de cabina da aviação civil têm direito a férias anuais remuneradas, de acordo com a legislação aplicável da Parte Contratante.
4(1a)	F.1.4.1	Os trabalhadores móveis da aviação civil, antes da respetiva colocação e, seguidamente, a intervalos regulares, têm direito a um exame gratuito destinado a avaliar o seu estado de saúde.
4(1b)	F.1.4.2	Os trabalhadores móveis da aviação civil que sofram de problemas de saúde reconhecidos como tendo uma relação direta com o facto de também trabalharem durante a noite serão transferidos, na medida do possível, para um trabalho diurno móvel ou não móvel que estejam aptos a desempenhar.
4(2)	F.1.4.3	O exame médico gratuito deve respeitar o sigilo médico.
4(3)	F.1.4.4	O exame médico gratuito pode ser efetuado no âmbito de um sistema nacional de saúde.
5(1)	F.1.5.1	O pessoal móvel da aviação civil terá direito a medidas de segurança e de proteção da saúde adequadas à natureza das funções exercidas.
5(2)	F.1.5.2	Devem ser sistematicamente disponibilizados serviços ou meios adequados de proteção e prevenção em matéria de segurança e saúde do pessoal móvel da aviação civil.
6	F.1.6.1	Serão tomadas as medidas necessárias para que as entidades patronais que pretendam organizar o trabalho segundo um certo ritmo tenham em conta o princípio geral da adaptação do trabalho ao homem.
7	F.1.7.1	Deverão ser fornecidas às autoridades competentes, a pedido destas, informações relativas aos ritmos específicos de trabalho do pessoal móvel da aviação civil.
8(1)	F.1.8.1	A questão do tempo de trabalho deverá ser analisada sem prejuízo de toda e qualquer legislação ulterior das Partes Contratantes sobre limitações do tempo de voo e de serviço e requisitos em matéria de descanso, em conjugação com a respetiva legislação nacional a ter em consideração em todos os assuntos conexos.

Cláusula n.º (do anexo)	Norma n.º (Parte/Leg#/ Art#/ Norma#)	Norma
8(2)	F.1.8.2	O tempo de voo real máximo limita-se a 900 horas. Para o efeito, por «tempo de voo real» entende-se o tempo durante o qual um membro do pessoal móvel se encontra em funções na cabina de pilotagem (no que respeita aos membros da tripulação de voo) ou na cabina (no que respeita aos membros da tripulação de cabina), entre o momento em que a aeronave começa a deslocar-se do local onde se encontra estacionada com o objetivo de levantar voo até ao momento em que se imobiliza no local de estacionamento designado e os motores são desligados. Um desvio de 15 % e de 20 % em relação ao valor quantitativo mencionado na presente norma, para os membros da tripulação de voo e para os membros da tripulação de cabina respetivamente, será considerado como uma norma equivalente.
8(3)	F.1.8.3	O tempo de trabalho anual máximo deverá ser repartido ao longo do ano da maneira mais uniforme possível.
9	F.1.9.1	O pessoal móvel da aviação civil terá direito a dias de folga isentos de qualquer serviço, de assistência ou de reserva, os quais serão notificados com antecedência, num total de: a) Pelo menos 7 dias por mês civil, que poderão incluir períodos de descanso exigidos por lei; e b) Pelo menos 96 dias por ano civil, que poderão incluir períodos de descanso exigidos por lei. Um desvio de 20 % em relação aos valores quantitativos mencionados na presente norma será considerado como uma norma equivalente.

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

Брюссел,
 Брюссел,
 Bruxelles, den
 Bruxelles, den
 Bruxelles,
 Брисел,
 Брисел,
 Bruxelles, add
 Bruxelles,
 Brüssel,
 Brüssel,
 Brüssel,
 Brüssel, dnia
 Bruxelles, em
 Bruxelles,
 Brussel
 Brussel,
 Brussel,
 Brussel den

2 5 -06- 2013

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
 Pour le Secrétaire Général du Conseil de la Union Européenne
 Za generalního tajemníka Rady Evropské unie
 For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
 Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
 Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
 Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
 For the Secretary-General of the Council of the European Union
 Pour le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
 Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
 Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretāra vārdā –
 Európa Szövetség Tarybos generalinio sekretoriaus vardu
 Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
 Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
 W imieniu Sekretarza Generalnego Rady Unii Europejskiej
 Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
 Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
 Za generalnega tajomnika Rady Evropskej unije
 Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
 Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
 För generalsekretären för Europeiska unionens råd


 J. PIETRAS
 Directeur Général

Resolução da Assembleia da República n.º 236/2016

Aprova o Acordo de Parceria Económica Intercalar entre a Costa do Marfim, por um lado, e a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por outro, assinado em Abidjan, a 26 de novembro de 2008, e em Bruxelas, a 22 de janeiro de 2009.

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 Parceria Económica Intercalar entre a Costa do Marfim, por um lado, e a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por outro, assinado

em Abidjan, a 26 de novembro de 2008, e em Bruxelas, a 22 de janeiro de 2009, incluindo os Apêndices I e II, os Anexos 1 e 2 e o Protocolo Relativo à Assistência Mútua em Matéria Aduaneira, cujo texto, na versão autenticada em língua portuguesa, se publica em anexo.

Aprovada em 23 de junho de 2016.

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

ACORDO DE PARCERIA ECONÓMICA INTERCALAR ENTRE A COSTA DO MARFIM, POR UM LADO, E A COMUNIDADE EUROPEIA E OS SEUS ESTADOS-MEMBROS, POR OUTRO.

A República da Costa do Marfim, por um lado, e o Reino da Bélgica, a República da Bulgária, a República Checa, o Reino da Dinamarca, a República Federal da Alemanha, a República da Estónia, a Irlanda, a República Helénica, o Reino de Espanha, a República Francesa, a República Italiana, a República de Chipre, a República da Letónia, a República da Lituânia, o Grão-Ducado do Luxemburgo, a República da Hungria, Malta, o Reino dos Países Baixos, a República da Áustria, a República da Polónia, a República Portuguesa, a Roménia, a República da Eslovénia, a República Eslovaca, a República da Finlândia, o Reino da Suécia, o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, e a Comunidade Europeia, por outro:

Preâmbulo

Tendo em conta o Acordo de Parceria entre os membros dos Estados de África, das Caraíbas e do Pacífico, por um lado, e a Comunidade Europeia e os Estados-Membros, por outro, assinado em Cotonu, em 23 de Junho de 2000, revisto no Luxemburgo, em 25 de Junho de 2005, a seguir designado por «Acordo de Cotonu»;

Tendo em conta que o regime comercial preferencial transitório do Acordo de Cotonu expira em 31 de Dezembro de 2007;

Tendo em conta o possível impacto negativo da expiração destas preferências comerciais transitórias previstas no Acordo de Cotonu sobre as trocas comerciais entre ambas as Partes se não estiver previsto um acordo compatível com as regras da Organização Mundial do Comércio (OMC) em 1 de Janeiro de 2008 para lhe suceder;