COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 8.4.2021
COM(2021) 160 final

ANNEX

ANEXO

da

Proposta de Decisão do Conselho

relativa à celebração, em nome da União Europeia, do Acordo relativo ao Espaço de Aviação Comum entre a República da Arménia, por um lado, e a União Europeia e os seus Estados-Membros, por outro

ACORDO RELATIVO AO ESPAÇO DE AVIAÇÃO COMUM ENTRE A REPÚBLICA DA ARMÉNIA, POR UM LADO, E A UNIÃO EUROPEIA E OS SEUS ESTADOS-MEMBROS, POR OUTRO

ÍNDICE

ARTIGO 1.º: Objetivo
ARTIGO 2.º: Definições

TÍTULO I: DISPOSIÇÕES ECONÓMICAS

ARTIGO 3.º: Concessão de direitos
ARTIGO 4.º: Autorização de exploração
ARTIGO 5.º: Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações
ARTIGO 6.º: Investimento nas transportadoras aéreas
ARTIGO 7.º: Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares
ARTIGO 8.º: Concorrência leal
ARTIGO 9.º: Oportunidades comerciais
ARTIGO 10.º: Direitos aduaneiros e fiscalidade
ARTIGO 11.º: Taxas de utilização
ARTIGO 12.º: Tarifas para passageiros e carga
ARTIGO 13.º: Estatísticas

TÍTULO II: COOPERAÇÃO REGULAMENTAR

ARTIGO 14.º: Segurança intrínseca da aviação
ARTIGO 15.º: Segurança extrínseca da aviação
ARTIGO 16.º: Gestão do tráfego aéreo
ARTIGO 17.º: Ambiente
ARTIGO 18.º: Responsabilidade das transportadoras aéreas
ARTIGO 19.º: Proteção dos consumidores
ARTIGO 20.º: Sistemas informatizados de reservas
ARTIGO 21.º: Aspetos sociais

TÍTULO III: DISPOSIÇÕES INSTITUCIONAIS

ARTIGO 22.º: Interpretação e aplicação
ARTIGO 23.º: Comité Misto
ARTIGO 24.º: Resolução de litígios e arbitragem

ARTIGO 25.º: Medidas de salvaguarda
ARTIGO 26.º: Relações com outros acordos
ARTIGO 27.º: Alterações
ARTIGO 28.º: Denúncia
ARTIGO 29.º: Registo do Acordo
ARTIGO 30.º: Entrada em vigor e aplicação provisória

ANEXO I : Disposições transitórias
ANEXO II : Regras aplicáveis à aviação civil

A REPÚBLICA DA ARMÉNIA (em seguida, «Arménia»),

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 DA CROÁCIA,

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,

partes no Tratado da União Europeia e no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (a seguir designados conjuntamente por «Tratados da UE») e Estados-Membros da União Europeia (a seguir designados coletivamente por «Estados-Membros da UE», ou, individualmente, por «Estado-Membro da UE»),

e a UNIÃO EUROPEIA,

por outro;

sendo a Arménia e os Estados-Membros da UE partes da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, conjuntamente com a União Europeia;

TOMANDO NOTA do Acordo de Parceria e Cooperação entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-Membros, por um lado, e a República da Arménia, por outro, feito no Luxemburgo em 22 de abril de 1996;

DESEJANDO criar um Espaço de Aviação Comum (EAC) baseado no objetivo da abertura do acesso aos mercados das Partes, com condições de concorrência e de não-discriminação equitativas, bem como no respeito das mesmas regras – incluindo nos domínios da segurança operacional, da segurança, da gestão do tráfego aéreo, da concorrência, dos aspetos sociais e do ambiente;

DESEJANDO melhorar os serviços aéreos e promover um sistema de transportes aéreos internacional baseado na não-discriminação e numa concorrência aberta e leal entre transportadoras aéreas no mercado;

DESEJANDO promover os seus interesses no domínio do transporte aéreo;

RECONHECENDO a importância da conectividade proporcionada por transportes aéreos eficiente para a promoção do comércio, do turismo, do investimento e do desenvolvimento económico e social;

CONCORDANDO que é apropriado fundamentar as regras que regem o EAC na legislação em vigor no âmbito da União Europeia, tal como estabelecido no anexo II do presente Acordo;

RECONHECENDO que a plena conformidade com as regras do EAC habilita as Partes a usufruir de todas as suas vantagens, incluindo a abertura do acesso aos mercados e a otimização dos benefícios para os consumidores, o setor e os trabalhadores de ambas as Partes;

RECONHECENDO que a criação do EAC e a aplicação das respetivas regras não podem ser alcançadas sem disposições transitórias quando for necessário;

RECONHECENDO a importância de uma assistência adequada neste domínio;

DESEJANDO garantir o mais elevado nível de segurança intrínseca e extrínseca no transporte aéreo internacional e reafirmando a sua grande preocupação com atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que comprometem a segurança de pessoas e bens, prejudicam o funcionamento das aeronaves e minam a confiança do público na segurança da aviação civil;

EMPENHADOS em otimizar os benefícios potenciais da cooperação em matéria de

regulamentação e da harmonização das suas disposições legislativas e regulamentares respetivas atinentes à aviação civil;

RECONHECENDO os importantes benefícios potenciais que podem decorrer de serviços aéreos concorrenciais e de setores aéreos viáveis;

DESEJANDO garantir condições de concorrência equitativas, livres e não distorcidas, reconhecendo que o subvencionamento pode afetar a concorrência e os objetivos primordiais do presente Acordo e reconhecendo que se não houver condições de concorrência equitativas para as transportadoras aéreas, com uma concorrência equitativa, livre e não distorcida, não poderão realizar-se os benefícios potenciais;

TENCIONANDO tirar partido dos acordos no domínio da aviação e dos convénios existentes entre as Partes Contratantes, de modo a abrir o acesso aos mercados e a maximizar os benefícios para os passageiros, os expedidores, as transportadoras aéreas e os aeroportos e respetivo pessoal, comunidades e outros beneficiários indiretos;

AFIRMANDO a importância da proteção do ambiente no âmbito da definição e aplicação da política de aviação internacional;

AFIRMANDO a necessidade de tomar medidas urgentes para lutar contra as alterações climáticas e fomentar a cooperação com vista à redução das emissões de gases com efeito de estufa no setor da aviação, de uma forma compatível com os acordos multilaterais sobre esta questão, nomeadamente os instrumentos aplicáveis da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e, em particular, com os instrumentos pertinentes da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e o Acordo de Paris, de 12 de dezembro de 2015, no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas;

AFIRMANDO a importância da proteção dos consumidores, 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, e da consecução de um nível adequado de proteção dos consumidores relativamente aos serviços aéreos e reconhecendo a necessidade de uma cooperação mútua neste domínio;

RECONHECENDO que o incremento das oportunidades comerciais não deve comprometer as normas laborais ou os padrões relativos ao trabalho das Partes contratantes e salientando a importância da dimensão social da aviação internacional e de examinar os efeitos da abertura do acesso aos mercados nos trabalhadores, no emprego e nas condições de trabalho;

REGISTANDO a importância de melhorar o acesso ao capital para o setor do transporte aéreo, com vista ao desenvolvimento do transporte aéreo;

RECONHECENDO os benefícios potenciais de reger a adesão de países terceiros ao presente Acordo;

DESEJANDO concluir um acordo de transporte aéreo, em complemento da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional;

ACORDARAM O SEGUINTE:

ARTIGO 1.º

Objetivo

O objetivo do presente Acordo é a criação de um Espaço de Aviação Comum entre as Partes, baseado numa abertura progressiva do mercado, na liberalização da propriedade e do controlo das transportadoras aéreas, em condições de concorrência justas e equitativas, na não-discriminação e em regras comuns, incluindo nos domínios da segurança intrínseca e extrínseca, da gestão do tráfego aéreo, dos aspetos sociais e do ambiente. Para este fim, o presente Acordo define as regras aplicáveis entre as Partes nas condições aqui estabelecidas. Estas regras incluem as disposições estabelecidas pela legislação especificada no anexo II.

ARTIGO 2.º

Definições

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

1. «Acordo», o presente Acordo, bem como todos os seus eventuais anexos e apêndices, e quaisquer alterações dos mesmos;

2. «Transporte aéreo», o transporte de passageiros, de bagagem, de carga e de correio em aeronaves, separadamente ou em combinação, proposto ao público a título oneroso ou em execução de um contrato de fretamento, incluindo serviços aéreos regulares e não regulares;

3. «Determinação da nacionalidade», o reconhecimento de que uma transportadora aérea que propõe operar serviços aéreos nos termos do presente Acordo satisfaz os requisitos do artigo 4.º do presente Acordo no que respeita à propriedade, ao controlo efetivo e ao estabelecimento principal;

4. «Determinação da aptidão», o reconhecimento de que uma transportadora aérea que propõe operar serviços aéreos nos termos do presente Acordo possui uma capacidade financeira satisfatória e experiência de gestão adequada, e se dispõe a cumprir as disposições legislativas e regulamentares, bem como os preceitos que regem a prestação desses serviços;

5. «Autoridades competentes», os organismos estatais ou as entidades oficiais responsáveis pelas funções administrativas nos termos do presente Acordo;

6. «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 nos termos da artigo 94.º, alínea a), da Convenção e tenham sido ratificadas tanto pela Arménia como pelo Estado-Membro da União Europeia ou pelos Estados-Membros da União Europeia, conforme pertinente para a matéria em causa; e

b) Quaisquer anexos ou alterações adotados nos termos do artigo 90.º da Convenção, na medida em que tais anexos ou alterações sejam aplicáveis, em qualquer momento, tanto na Arménia como no Estado-Membro da União Europeia ou nos Estados-Membros da União Europeia, conforme pertinente para a matéria em causa;

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

8. «Transporte aéreo internacional», um transporte aéreo que atravessa o espaço aéreo sobre o território de dois ou mais Estados;

9. «Partes», por um lado, a Arménia e, por outro, a União Europeia e os seus Estados-Membros;

10. «Estabelecimento principal», os serviços centrais ou a sede social de uma transportadora aérea no território da Parte em que são exercidas as suas principais funções financeiras e a fiscalização das suas operações, incluindo a gestão contínua da aeronavegabilidade;

11. «Escala não comercial», uma aterragem para qualquer fim que não seja o de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem, carga e/ou correio no transporte aéreo;

12. «Tarifas de passageiros», os preços a pagar às transportadoras aéreas, aos seus agentes ou a outros vendedores de bilhetes pelo transporte de passageiros em serviços aéreos (incluindo qualquer outro modo de transporte conexo) e as condições em que esses preços se aplicam, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares;

13. «Tarifas de carga», os preços a pagar pelo transporte de carga em serviços aéreos (incluindo qualquer outro modo de transporte conexo) e as condições em que esses preços se aplicam, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares;

14. «Território», no caso da Arménia, o território da República da Arménia, e, no caso da União Europeia e dos seus Estados-Membros, o território e as águas interiores e territoriais dos Estados-Membros a que se aplicam o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nas condições previstas nesses Tratados, assim como o espaço aéreo suprajacente.

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

16. «Autoassistência em escala», a situação em que um utilizador do aeroporto presta diretamente a si próprio uma ou mais categorias de serviços de assistência em escala e não celebra nenhum contrato, seja qual for a sua designação, com terceiros para a prestação de tais serviços; para efeitos da presente definição, os utilizadores do aeroporto não se consideram terceiros entre si quando:

a) Um detém uma participação maioritária no outro, ou

b) A mesma entidade detém uma participação maioritária em cada um deles;

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

18. «País terceiro», um país que não é Parte no presente Acordo.

TÍTULO I
DISPOSIÇÕES ECONÓMICAS

ARTIGO 3.º

Concessão de direitos

1. Os direitos estabelecidos no presente artigo estão abrangidos pelas disposições transitórias constantes do anexo I e do presente Acordo.

Direitos de tráfego e plano de rotas

2. Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos para a exploração de serviços de transporte aéreo internacional pelas transportadoras aéreas da outra Parte, numa base não-discriminatória:

a) a) Direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;

b) Direito de efetuar escalas no seu território para fins não comerciais;

c) Direito de realizar o transporte aéreo internacional de passageiros, de carga e misto, incluindo serviços aéreos regulares e não regulares, entre pontos[1] nas seguintes rotas:

i) no caso das transportadoras aéreas da União Europeia:

Pontos na União Europeia – Pontos intermédios nos territórios dos parceiros da Política Europeia de Vizinhança[2], partes no Acordo Multilateral que estabelece um Espaço de Aviação Comum[3], ou Estados Membros da Associação Europeia de Comércio Livre[4] – Pontos na Arménia – Pontos além

(ii) ii) no caso das transportadoras aéreas da Arménia:

Pontos na Arménia – Pontos intermédios nos territórios dos parceiros da Política Europeia de Vizinhança, partes no Acordo Multilateral que estabelece um Espaço de Aviação Comum, ou Estados Membros da Associação Europeia de Comércio Livre – Pontos na União Europeia

d) Restantes direitos estabelecidos no presente Acordo.

Flexibilidade operacional

3. As transportadoras aéreas de cada Parte podem, em qualquer um dos voos ou em todos os seus voos e, ao seu critério, nas rotas especificadas no n.º 2 anterior:

a) Operar voos num único sentido ou em ambos os sentidos;

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

c) Servir pontos intermédios, pontos além e pontos situados nos territórios das Partes,

---

[1] A referência aos pontos no presente artigo deve ser entendida enquanto referência aos aeroportos reconhecidos internacionalmente.

[2] Ver: Conclusões do Conselho de 16 de junho de 2003, em conjugação com a Comunicação relativa à Política Europeia de Vizinhança de 12 de maio de 2004, defendida pelo Conselho nas suas conclusões de 14 de junho de 2004.

[3] JOUE L 285 de 16.10.2006.

[4] República da Islândia, Principado do Listenstaine, Reino da Noruega e Confederação Suíça.

independentemente da combinação ou ordem, em conformidade com o disposto no n.º 2 anterior;

d) Omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

e) Transferir tráfego de qualquer das suas aeronaves para outra, em qualquer ponto (mudança de calibre);

f) Fazer paragens em rota em qualquer ponto dentro ou fora do território de qualquer das Partes;

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

h) Combinar tráfego a bordo da mesma aeronave, independentemente da origem desse tráfego; e

i) servir mais do que um ponto no quadro do mesmo serviço (concatenação de destinos);

A flexibilidade operacional prevista no presente número pode ser exercida sem restrições de direção ou de caráter geográfico e sem perda do direito de transportar tráfego concedido ao abrigo do presente Acordo, desde que:

i) os serviços das transportadoras aéreas da Arménia sirvam um ponto na Arménia;

(ii) os serviços das transportadoras aéreas da União Europeia sirvam um ponto na União Europeia.

4. Cada Parte autoriza as transportadoras aéreas a definir a frequência e a capacidade dos transportes aéreos internacionais oferecidos, segundo considerações comerciais de mercado. Por força deste direito, as Partes não podem limitar unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço, o encaminhamento, a origem e o destino do tráfego, nem o tipo ou tipos de aeronaves utilizadas pelas transportadoras aéreas da outra Parte, exceto por motivos de ordem aduaneira, técnica, operacional, de segurança da gestão do tráfego aéreo, ambiental ou de proteção sanitária, salvo disposição em contrário do presente Acordo.

5. As transportadoras aéreas de cada uma das Partes podem, no quadro de convénios de partilha de códigos, servir qualquer ponto situado num país terceiro que não esteja incluído nas rotas especificadas, desde que não exerçam direitos de quinta liberdade.

6. Nenhuma das disposições do presente Acordo será interpretada como conferindo às transportadoras aéreas:

a) Da Arménia o direito de embarcar, em qualquer Estado-Membro, passageiros, bagagem, carga e/ou correio transportados a título oneroso e com destino a outro ponto situado nesse mesmo Estado-Membro da União Europeia;

b) Da União Europeia o direito de embarcar, na Arménia, passageiros, bagagem, carga e/ou correio, transportados a título oneroso, com destino a outro ponto da Arménia.

7. No exercício dos seus direitos e obrigações respetivas nos termos do presente Acordo, as Partes não farão discriminações entre transportadoras aéreas da outra Parte, nomeadamente em razão da nacionalidade.

8. Sem prejuízo de qualquer outra disposição do presente Acordo, uma Parte pode recusar o exercício de atividades de transporte aéreo internacional de/para/através do território de um país terceiro com o qual esta Parte não mantenha relações diplomáticas.

ARTIGO 4.º

Autorização de exploração

1. Após receção de um pedido de autorização de exploração apresentado por uma transportadora aérea de uma das Partes, a outra Parte emite as autorizações de exploração e as autorizações técnicas adequadas no prazo processual mais curto, desde que:

a) No caso de uma transportadora aérea da Arménia:

i) a transportadora aérea tenha o seu estabelecimento principal na Arménia e seja titular de uma licença de exploração válida, em conformidade com a legislação em vigor da Arménia; e

ii) o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pela Arménia pela emissão do respetivo certificado de operador aéreo e a autoridade competente esteja claramente identificada; e

iii) salvo especificação do contrário no artigo 6.º do presente Acordo, a transportadora aérea seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada pela Arménia e/ou por nacionais desse país, ou ambos;

b) No caso de uma transportadora aérea da União Europeia:

i) a transportadora aérea tenha o seu estabelecimento principal no território da União Europeia e seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com a legislação da União Europeia; e

ii) o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão do respetivo certificado de operador aéreo e a autoridade competente esteja claramente identificada; e

iii) salvo especificação do contrário no artigo 6.º do presente Acordo, a transportadora aérea seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, e efetivamente controlada por um Estado-Membro ou Estados-Membros da União Europeia ou da Associação Europeia de Comércio Livre e/ou por nacionais desses Estados-Membros, ou ambos;

c) Sejam cumpridas as disposições dos artigos 14.º e 15.º do presente Acordo; e

d) A transportadora aérea preencha os requisitos estabelecidos nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas à prestação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que analisa o pedido.

2. Ao emitirem licenças de exploração e autorizações técnicas, as Partes tratam todas as transportadoras aéreas da outra Parte de forma não discriminatória.

3. Quando recebe um pedido de autorização de exploração de uma transportadora aérea de uma das Partes, a outra Parte reconhece qualquer decisão relativa à capacidade e/ou à nacionalidade feita pela primeira Parte em relação à referida transportadora aérea, como se tal decisão tivesse sido tomada pelas suas próprias autoridades competentes, e não procede a nenhum inquérito nessa matéria, exceto nos casos previstos nas alíneas a) e b) seguintes.

a) Se, após a receção de um pedido de autorização de exploração de uma transportadora aérea, ou após a emissão dessa autorização, as autoridades competentes da Parte recetora tiverem razões específicas para recear que, apesar da decisão tomada pela outra Parte, as condições prescritas no n.º 1 do presente artigo para a concessão das devidas autorizações de exploração ou autorizações técnicas não foram satisfeitas, a Parte recetora deve avisar prontamente a outra Parte, fundamentando substantivamente os seus receios. Nessas circunstâncias, uma ou outra das Partes pode requerer consultas, abertas à participação de representantes das autoridades competentes das duas Partes, e/ou solicitar informações complementares sobre o assunto, devendo esse requerimento ser atendido assim que possível. Se o assunto permanecer sem solução, uma ou outras das Partes pode recorrer ao Comité Misto.

b) A presente alínea não abrange o reconhecimento de decisões tomadas a respeito de certificados ou licenças em matéria de segurança intrínseca da aviação, medidas de segurança extrínseca da aviação, ou cobertura de seguro.

ARTIGO 5.º

Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações de exploração

1. Uma ou outra das Partes pode recusar, revogar, suspender, impor condições ou limitar as autorizações de exploração ou autorizações técnicas ou, de outro modo, recusar, suspender, impor condições ou limitar as operações de uma transportadora aérea da outra Parte sempre que:

a) No caso de uma transportadora aérea da Arménia:

i) a transportadora não tenha o seu estabelecimento principal na Arménia ou não seja titular de uma licença de exploração válida, em conformidade com a legislação em vigor na Arménia; ou

ii) o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea não seja exercido ou não seja mantido pela Arménia pela emissão do respetivo certificado de operador aéreo e a autoridade competente não esteja claramente identificada; ou

iii) salvo especificação do contrário no artigo 6.º do presente Acordo, a transportadora aérea não seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada pela Arménia e/ou por nacionais desse país, ou ambos;

b) No caso de uma transportadora aérea da União Europeia:

i) a transportadora aérea não tenha o seu estabelecimento principal no território da União Europeia ou não seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com a legislação da União Europeia; ou

ii) o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea não seja exercido ou não seja mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do respetivo certificado de operador aéreo e a autoridade competente não esteja claramente identificada; ou

iii) salvo especificação do contrário no artigo 6.º do presente Acordo, a transportadora aérea

não seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, e não seja efetivamente controlada por um Estado-Membro ou Estados-Membros da União Europeia ou da Associação Europeia de Comércio Livre e/ou por nacionais desses Estados-Membros, ou ambos;

c) Não sejam cumpridas as disposições dos artigos 8.º, 14.º e 15.º do presente Acordo; ou

d) A transportadora aérea não tenha cumprido as disposições legislativas e regulamentares referidas no artigo 7.º do presente Acordo e/ou as disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas à prestação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que analisa o pedido.

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

3. O presente artigo não limita os direitos das Partes de recusar, revogar, suspender, impor condições ou limitar as autorizações de exploração ou autorizações técnicas de uma transportadora aérea ou transportadoras aéreas da outra Parte em conformidade com as disposições dos artigos 14.º ou 15.º do presente Acordo.

ARTIGO 6.º

Investimento nas transportadoras aéreas

1. Não obstante o disposto nos artigos 4.º e 5º do presente Acordo, e após verificação pelo Comité Misto, em conformidade com o artigo 23.º, n.º 8, de que, de acordo com a respetiva legislação, cada uma das Partes e/ou os respetivos nacionais pode adquirir uma participação maioritária e/ou exercer um controlo efetivo de uma transportadora aérea da outra Parte, as Partes podem permitir uma participação maioritária e/ou o controlo efetivo de uma transportadora aérea da Arménia pelos Estados-Membros da UE e/ou os respetivos nacionais, ou de uma transportadora aérea da União Europeia pela Arménia e/ou os respetivos nacionais, em conformidade com o disposto no n.º 2 do presente artigo.

2. No que se respeita ao n.º 1 do presente artigo, os investimentos específicos das Partes e/ou dos seus respetivos nacionais em transportadoras aéreas devem ser autorizados caso a caso, mediante decisão prévia do Comité Misto, em conformidade com o artigo 23.º, n.º 2, do presente Acordo.

Esta decisão pode especificar as condições aplicáveis à operação dos serviços acordados nos termos do presente Acordo, bem como aos serviços entre países terceiros e as Partes. O disposto no

Artigo 23.º, n.º 11, do presente Acordo não se aplica a esta decisão.

ARTIGO 7.º

Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares

1. Ao entrarem, permanecerem ou saírem do território de uma Parte, as transportadoras aéreas da outra Parte devem cumprir as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis nesse território no que respeita à entrada, operação no interior ou saída de aeronaves afetas aos transportes aéreos internacionais.

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

3. Cada uma das Partes autoriza, no seu território, as transportadoras aéreas da outra Parte a tomar medidas destinadas a assegurar que apenas são transportadas pessoas munidas dos documentos de viagem exigidos para a entrada no respetivo território ou para o trânsito no território da outra Parte.

ARTIGO 8.º

Concorrência leal

1. As Partes reconhecem que o seu objetivo comum é criar condições de concorrência leal e oportunidades justas e equitativas para que as empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo de ambas as Partes possam concorrer entre si na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas. Por conseguinte, as Partes devem tomar todas as medidas adequadas para fazer com que este objetivo seja plenamente respeitado.

2. As Partes afirmam que a concorrência livre, leal e sem distorções é importante para promover os objetivos do presente Acordo e observam que a existência de um direito da concorrência completo e de uma autoridade independente em matéria de concorrência, bem como a aplicação

correta e eficaz das respetivas legislações nacionais em matéria de concorrência são importantes para a prestação eficiente de serviços de transporte aéreo. O direito da concorrência de cada Parte, que trata de questões abrangidas pelo presente artigo, alterado periodicamente, é aplicável às atividades das transportadoras aéreas dentro da jurisdição da respetiva Parte. As Partes partilham o objetivo de compatibilidade e convergência do direito da concorrência e da sua aplicação efetiva. Cooperam sempre que necessário e justificado para a aplicação efetiva do direito da concorrência, nomeadamente permitindo que as suas transportadoras aéreas ou outros nacionais comuniquem, em conformidade com as respetivas regras e jurisprudência, informações pertinentes relacionadas com ações abrangidas pelo direito da concorrência intentadas pelas autoridades da concorrência da outra Parte.

3. Nada no presente Acordo afeta, limita ou compromete a autoridade e os poderes das instâncias competentes em matéria de concorrência e dos tribunais das Partes (e da Comissão Europeia), e todas as questões relacionadas com a aplicação da legislação no domínio da concorrência continuam a ser da competência exclusiva de tais instâncias e tribunais. Por conseguinte, nenhuma medida tomada por uma Parte ao abrigo do presente artigo pode prejudicar quaisquer eventuais medidas tomadas por tais instâncias e tribunais.

4. Toda e qualquer medida tomada ao abrigo do presente artigo é da exclusiva responsabilidade das Partes, sendo exclusivamente dirigida à outra Parte e/ou às empresas que prestam serviços de transporte aéreo de/para as Partes. Tal medida não pode ser objeto de um processo de resolução de litígios nos termos do artigo 24.º do presente Acordo.

5. Cada Parte elimina todas as formas de discriminação ou práticas desleais que possam prejudicar a capacidade das empresas que prestam serviços de transporte aéreo da outra Parte de concorrerem de forma leal e equitativa na prestação de serviços de transporte aéreo.

6. As Partes não concedem nem autorizam subvenções ou ajudas públicas às suas transportadoras aéreas caso se estas forem suscetíveis de prejudicar significativamente a capacidade das empresas da outra Parte de concorrerem de forma leal e equitativa na prestação de serviços de transporte aéreo. Tais subvenções e ajudas públicas podem incluir, mas não estão limitadas a: subvenções cruzadas; compensações por perdas de exploração; injeções de capital; ajudas não reembolsáveis; garantias; empréstimos ou seguros com condições preferenciais; proteção contra falências; renúncia à recuperação dos montantes em dívida; renúncia à cobrança normal dos recursos públicos utilizados; vantagens ou isenções fiscais; compensação por encargos financeiros impostos pelas autoridades públicas; e acesso, numa base discriminatória ou não comercial, às instalações e serviços de navegação aérea ou aeroportuários, combustíveis, assistência em terra, sistemas informatizados de reserva, atribuição de faixas horárias ou outras instalações e serviços conexos necessários para a exploração de serviços aéreos.

7. Sempre que uma Parte conceda subvenções ou ajudas públicas a uma transportadora aérea, deve assegurar a transparência dessas medidas através de meios adequados, que possam incluir a especificação clara e separada dessa subvenção ou ajuda na contabilidade da transportadora aérea.

8. Uma Parte, a pedido da outra Parte, fornece à outra Parte, dentro de um prazo razoável, relatórios financeiros relativos às entidades sob a jurisdição da primeira Parte e outras informações que possam razoavelmente ser exigidas pela outra Parte a fim de garantir o cumprimento do disposto no presente artigo. Tal pode incluir informações pormenorizadas sobre subvenções ou ajudas. A prestação dessas informações pode ser objeto de tratamento confidencial pela Parte que solicita o acesso à informação em causa.

9. Sem prejuízo de toda e qualquer medida tomada pela autoridade competente responsável em matéria de concorrência e/ou pelo tribunal responsável pela aplicação das regras referidas nos n.ºs 5 e 6:

a) Se uma das Partes considerar que uma transportadora aérea é alvo de discriminação ou de práticas desleais na aceção dos n.os 5 e 6 supra, e puder comprová-lo, pode apresentar observações escritas à outra Parte. Após informar a outra Parte, uma Parte pode igualmente dirigir-se aos poderes públicos competentes no território da outra Parte, incluindo entidades públicas nacionais, regionais ou locais, a fim de debater questões relacionadas com o presente artigo. Além disso, qualquer uma das Partes pode solicitar a realização de consultas sobre esta matéria com a outra Parte, a fim de resolver a questão. Essas consultas realizar-se-ão no prazo de trinta (30) dias a contar da data de receção do pedido. Entretanto, as Partes procedem ao intercâmbio de informações suficientes para permitir um exame completo das preocupações expressas por uma delas.

b) Se as Partes não conseguirem resolver a questão através de consultas no prazo de trinta dias (30) a contar do início das consultas ou se as consultas não tiverem início no prazo de trinta dias (30) a contar da receção do pedido relativo a uma alegada infração aos n.os 5 e 6 supra, a Parte que solicitou as consultas tem o direito de suspender o exercício dos direitos concedidos ao abrigo do presente Acordo às transportadoras aéreas da outra Parte, ao recusar, retirar, revogar ou suspender a autorização de exploração, sujeitar o exercício desses direitos às condições que entender necessárias, cobrar direitos ou tomar outras medidas. As medidas adotadas nos termos do presente número devem ser adequadas, proporcionadas e limitadas ao estritamente necessário no tocante ao seu âmbito de aplicação e à sua duração.

10. Ambas as Partes aplicam efetivamente a legislação antitrust, em conformidade com o n.º 2, e proíbem as transportadoras aéreas do seguinte:

a) Em conjunto com as outras transportadoras aéreas, celebrar acordos, tomar decisões ou entregar-se a práticas concertadas suscetíveis de afetar os serviços de transporte aéreo de/para essa Parte, e que tenham por objeto ou efeito impedir, restringir ou distorcer a concorrência. Esta proibição pode ser considerada inaplicável caso tais acordos, decisões ou práticas contribuam para melhorar a produção ou a distribuição dos serviços ou a promover o progresso técnico ou económico, reservando aos consumidores a justa parte dos benefícios resultantes, sem, todavia: a) impor às empresas interessadas restrições que não são indispensáveis para se atingir tais objetivos; b) dar a estas transportadoras aéreas a possibilidade de eliminar a concorrência numa parte substancial dos serviços em causa, e

b) Abusar de uma posição dominante suscetível de afetar os serviços de transporte aéreo de/para essa Parte.

11. Ambas as Partes confiam exclusivamente a aplicação da legislação antitrust referida no n.º 10 supra à respetiva autoridade independente competente em matéria de concorrência e/ou ao respetivo tribunal.

12. Sem prejuízo de qualquer medida tomada pela autoridade competente em matéria de concorrência e/ou do tribunal competente no que respeita à aplicação das regras a que se refere o n.º 10, se uma das Partes considerar que uma transportadora aérea é vítima de uma alegada violação do disposto no n.º 10 e que possa ser provada, pode apresentar observações escritas à outra Parte. Após informar a outra Parte, uma Parte pode igualmente dirigir-se aos poderes públicos competentes no território da outra Parte, incluindo entidades públicas nacionais, regionais ou locais, a fim de debater questões relacionadas com o presente artigo. Além disso, qualquer uma das Partes pode solicitar a realização de consultas sobre esta matéria com a outra Parte, a fim de resolver a questão. Essas consultas realizar-se-ão no prazo de trinta (30) dias a contar da data de receção do pedido. Entretanto, as Partes procedem ao intercâmbio de informações suficientes para permitir um exame completo das preocupações expressas por uma delas.

13. Se as Partes não conseguirem resolver a questão através de consultas no prazo de trinta dias (30) a contar do início das consultas ou se as consultas não tiverem início no prazo de trinta dias (30) a contar da receção do pedido relativo a uma alegada infração ao n.o 10, desde que a autoridade ou tribunal competente em matéria de concorrência tenha constatado uma violação das regras antitrust, a Parte que solicitou as consultas tem o direito de suspender o exercício dos direitos concedidos ao abrigo do presente Acordo às transportadoras aéreas da outra Parte, ao recusar, retirar, revogar ou suspender a autorização de exploração, sujeitar o exercício desses direitos às condições que entender necessárias, cobrar direitos ou tomar outras medidas. As medidas adotadas nos termos do presente número devem ser adequadas, proporcionadas e limitadas ao estritamente necessário no tocante ao seu âmbito de aplicação e à sua duração.

ARTIGO 9.º

Oportunidades comerciais

1. Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo I do presente Acordo, as Partes certificam-se de que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento das exigências regulamentares e das normas de transporte aéreo estabelecidas na parte A do anexo II.

2. As Partes acordam em que os obstáculos ao exercício da atividade empresarial por parte de

operadores comerciais comprometeriam os benefícios decorrentes do presente Acordo. Por conseguinte, as Partes devem empenhar-se num processo efetivo e recíproco de eliminação dos obstáculos à atividade empresarial dos operadores comerciais de ambas as Partes, quando tais obstáculos ameacem obstruir as operações comerciais, criar distorções de concorrência ou entravar o desenvolvimento de condições de concorrência equitativas.

3. As transportadoras aéreas de ambas as Partes não são obrigadas a ter um parceiro local.

4. O Comité Misto, previsto no artigo 23.º do presente Acordo estabelecerá um processo de cooperação relativo ao exercício das atividades empresariais e das oportunidades comerciais; acompanha os progressos na abordagem eficaz dos obstáculos à atividade empresarial dos operadores comerciais e analisa regularmente a evolução da situação, nomeadamente no que diz respeito a alterações legislativas e regulamentares. Em conformidade com o disposto no artigo 23.º do presente Acordo, uma Parte pode solicitar uma reunião do Comité Misto para examinar qualquer questão relativa à aplicação do presente artigo.

5. As transportadoras aéreas de uma Parte têm direito a abrir livremente escritórios e instalações no território da outra Parte necessários à prestação de serviços de transporte aéreo e para promoção e venda de serviços de transporte aéreo e serviços conexos, incluindo o direito de vender e emitir qualquer bilhete e/ou carta de porte aéreo, quer os seus próprios, quer os de qualquer outra transportadora.

6. As transportadoras aéreas de cada Parte têm direito, nos termos das disposições legislativas e regulamentares da outra Parte relativas a entrada, residência e emprego, a introduzir e manter no território da outra Parte o pessoal administrativo, de gestão, de vendas, técnico, operacional e de outras especialidades, necessário para apoiar a prestação de serviços de transporte aéreo. Ambas as Partes devem facilitar e acelerar a concessão de autorizações de trabalho, se necessário, ao pessoal contratado para os escritórios, nos termos do presente número, incluindo ao que exerce certas funções temporárias por um período não superior a noventa (90) dias, sem prejuízo das disposições legislativas e regulamentares em vigor.

7. a) Sem prejuízo do disposto na alínea b), cada transportadora aérea tem direito, no que diz respeito à assistência em escala no território da outra Parte, a:

i) prestar o seu próprio serviço de assistência em escala («autoassistência em escala»); ou

ii) selecionar um fornecedor entre os fornecedores concorrentes, incluindo outras transportadoras aéreas, 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 e estiverem presentes no mercado.

b) Os direitos estabelecidos na alínea a), subalíneas i) e ii), do presente número ficam sujeitos

apenas às restrições específicas de espaço ou de capacidade decorrentes da necessidade de assegurar a exploração segura do aeroporto. Se essas restrições impedirem ou limitarem a autoassistência e não houver concorrência efetiva entre prestadores de serviços de assistência em escala, a Parte em causa certifica-se de que todas as transportadoras aéreas disponham do conjunto destes serviços em condições equitativas e adequadas; os preços destes serviços devem ser fixados segundo critérios pertinentes, objetivos, transparentes e não discriminatórios.

8. Cada prestador de serviços de assistência em escala, independentemente de ser ou não uma transportadora aérea, tem direito, no que diz respeito à assistência em escala no território da outra Parte, a prestar serviços de assistência em escala a transportadoras aéreas que operam no mesmo aeroporto, mediante autorização e em conformidade com a as disposições legislativas e regulamentares em vigor.

9. Cada Parte certifica-se de que os procedimentos, orientações e regras relativos à atribuição das faixas horárias aplicáveis nos aeroportos situados no seu território sejam aplicados de forma independente, transparente, eficaz e não discriminatória, e de maneira oportuna.

10. Uma Parte pode exigir a notificação, exclusivamente para fins informativos, de planos operacionais, programas e horários dos serviços aéreos prestados ao abrigo do presente Acordo, a fim de verificar se os direitos concedidos ao abrigo do mesmo estão a ser respeitados. Se uma Parte exigir tal notificação, deve minimizar os encargos administrativos relacionados com os requisitos e procedimentos de notificação para os intermediários de transporte aéreo e as transportadoras aéreas da outra Parte.

11. Toda e qualquer transportadora aérea de cada uma das Partes tem o direito de efetuar a venda de serviços aéreos e das prestações acessórias ligadas a esses serviços no território da outra Parte, diretamente e/ou, ao seu critério, por intermédio dos seus agentes de vendas, de qualquer outro intermediário à sua escolha, ou através da Internet ou de outros meios disponíveis. Cada transportadora aérea tem o direito de vender estes serviços de transporte e qualquer pessoa é livre de os adquirir na moeda do território em causa ou em qualquer outra moeda livremente convertível.

12. As transportadoras aéreas de cada uma das Partes têm o direito de adaptar despesas locais, em especial, mas não exclusivamente, no que respeita à aquisição de combustível e ao pagamento de taxas aeroportuárias no território da outra Parte em moeda local. As transportadoras aéreas de cada uma das Partes têm, ao seu critério, o direito de adaptar despesas efetuadas no território da outra Parte em moeda livremente convertível à taxa de câmbio do mercado.

13. Uma transportadora aérea tem o direito, mediante pedido, de converter numa moeda livremente convertível e de transferir para o país da sua escolha, a qualquer momento e de qualquer modo, o excedente das receitas sobre as suas despesas locais, sem restrições nem impostos, à taxa de câmbio em vigor no momento do pedido de transferência. Os procedimentos administrativos relacionados com a conversão e a transferência do excedente de receitas são aplicáveis em conformidade com a legislação cambial em vigor em cada Parte. A conversão e a transferência não

são sujeitas a nenhuma taxa, exceto as normalmente cobradas pelos bancos para efetuar estas operações.

14. Ao explorar ou prestar serviços nos termos do presente Acordo, qualquer companhia aérea de uma Parte pode celebrar acordos de cooperação comercial, nomeadamente no domínio da reserva de capacidade ou da partilha de códigos com:

a) Uma ou várias transportadoras aéreas das Partes;

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

c) Um ou mais fornecedores de serviços de transporte de superfície, terrestres ou marítimos, independentemente do país;

desde que: i) a transportadora operadora seja titular dos direitos de tráfego adequados, ii) as transportadoras responsáveis pela comercialização disponha dos direitos de rota adequados e iii) os acordos de cooperação preencham os requisitos de segurança e concorrência a que estão normalmente sujeitos.

15. No caso do transporte de passageiros num voo abrangido por acordos de cooperação comercial, o comprador é informado, por ocasião da venda do bilhete ou do registo, ou, em qualquer caso, antes do embarque, tratando-se de um voo de ligação efetuado sem registo, da identidade do prestador que vai garantir cada setor do serviço.

16. No que se refere ao transporte de passageiros, os fornecedores de serviços de transporte de superfície não estão sujeitos às disposições legislativas e regulamentares aplicáveis ao transporte aéreo apenas com base no facto de esse transporte de superfície ser oferecido por uma transportadora aérea em seu próprio nome.

17. Não obstante qualquer outra disposição do presente Acordo, as transportadoras aéreas e os fornecedores indiretos de serviços de transporte de carga das Partes são autorizados a contratar, sem restrições, quaisquer serviços de transporte de carga de superfície em ligação com o transporte aéreo internacional, de ou para quaisquer pontos situados nos territórios das Partes ou em países terceiros, nomeadamente serviços de transporte de e para todos os aeroportos reconhecidos internacionalmente que disponham de serviços alfandegários, e, quando aplicável, a transportar carga sob controlo aduaneiro, nos termos das disposições legislativas e regulamentares em vigor. Independentemente de ser transportada à superfície ou por via aérea, essa carga 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. Esses serviços de transporte intermodal de carga podem ser oferecidos a um preço único,

combinando o transporte aéreo e o transporte de superfície, desde que os expedidores não sejam induzidos em erro sobre as características do transporte.

18. As transportadoras aéreas de cada uma das Partes têm direito a celebrar contratos de franquia ou utilização de marca com empresas, incluindo transportadoras aéreas, de qualquer das Partes ou de países terceiros, desde que as transportadoras aéreas possuam as autorizações necessárias e preencham as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares aplicadas pelas Partes a tais contratos, com destaque para aquelas que requerem a comunicação da identidade da transportadora aérea responsável pelo serviço.

19. As transportadoras aéreas de cada Parte podem celebrar acordos para o fornecimento de aeronaves com ou sem tripulação para a exploração de serviços aéreos internacionais, com:

a) Uma ou várias transportadoras aéreas das Partes; e

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

desde que todos os participantes nesses acordos possuam as autorizações necessárias e preencham as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares aplicadas pelas Partes nesse domínio. Nenhuma das Partes exige que a transportadora aérea que fornece as aeronaves seja titular de direitos de tráfego ao abrigo do presente Acordo para as rotas em que essas aeronaves irão ser utilizadas. As Partes podem exigir que esses acordos sejam aprovados pelas respetivas autoridades competentes. Se uma Parte exigir tal notificação, deve minimizar os encargos administrativos relacionados com os procedimentos de aprovação para as transportadoras aéreas.

ARTIGO 10.º

Direitos aduaneiros e fiscalidade

1. À chegada ao território de uma Parte, as aeronaves utilizadas no transporte aéreo internacional pelas transportadoras aéreas da outra Parte, o seu equipamento normal, combustível, lubrificantes, consumíveis técnicos, equipamento de terra, peças sobressalentes (incluindo motores), provisões de bordo (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 à exploração ou a manutenção das aeronaves utilizadas no transporte aéreo internacional, estão isentos, em condições de reciprocidade, e na condição de esses equipamentos e provisões permanecerem a bordo da aeronave, 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 calculados no custo dos serviços prestados.

2. Numa base de reciprocidade, são igualmente isentos dos impostos, imposições, direitos, emolumentos e taxas referidos no n.º 1 do presente artigo, à exceção das taxas calculadas em função do custo dos serviços prestados:

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

b) O equipamento de terra e as peças sobressalentes (incluindo motores) importados para o território de uma Parte para efeitos de assistência técnica, manutenção ou reparação das aeronaves de uma transportadora aérea da outra Parte que assegura um serviço aéreo internacional;

c) Os combustíveis, lubrificantes e consumíveis técnicos importados ou fornecidos no território de uma Parte para serem usados numa aeronave de uma transportadora aérea da outra Parte que assegura um serviço aéreo internacional, ainda que esses artigos 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, introduzido ou fornecido no território de uma Parte e embarcado para ser usado num voo de partida de uma aeronave de uma transportadora aérea da outra Parte Contratante utilizada no transporte aéreo internacional, ainda que esses fornecimentos se destinem a ser usados num troço da viagem efetuado sobre o referido território.

3. Nada no presente Acordo impede uma Parte 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.

4. O equipamento habitual das aeronaves, 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 utilizadas pelas transportadoras aéreas de uma Parte, só podem ser descarregados no território da outra Parte mediante autorização prévia das autoridades aduaneiras dessa Parte, podendo ser exigida a sua colocação sob a supervisão ou o controlo das referidas autoridades até serem reexportados ou cedidos, em conformidade com a regulamentação aduaneira.

5. As isenções previstas no presente artigo também estarão disponíveis nos casos em que as transportadoras aéreas de uma Parte tenham contratado, com outra transportadora aérea, que

também beneficie dessas isenções junto da outra Parte, quer o empréstimo quer a transferência para o território da outra Parte dos artigos especificados nos n.os 1 e 2 do presente artigo.

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

7. As bagagens e a carga em trânsito direto no território de uma Parte estão isentas de impostos, direitos aduaneiros, emolumentos e taxas equiparadas que não sejam calculados em função do custo dos serviços prestados.

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

9. O disposto no presente Acordo não afeta o regime do Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA).

10. O dispositivo das convenções vigentes entre um Estado-Membro da UE e a Arménia, destinadas a evitar a dupla tributação do rendimento e do capital, não é alterado pelo presente Acordo.

ARTIGO 11.º

Taxas de utilização

1. Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo I do presente Acordo, as Partes certificam-se de que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento das exigências regulamentares e das normas de transporte aéreo estabelecidas na parte A do anexo II.

2. Cada Parte certifica-se de que as taxas eventualmente aplicadas pelas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança às transportadoras aéreas da outra Parte, 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 nunca devem ser menos favoráveis do que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra transportadora aérea.

3. Cada Parte certifica-se de que as taxas de utilização suscetíveis de ser aplicadas pelas

autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança às transportadoras aéreas da outra Parte pela utilização de infraestruturas e serviços aeroportuários, bem como de segurança da aviação, e serviços e infraestruturas conexos, com exceção dos direitos cobrados pela prestação dos serviços descritos no n.º 7 do artigo 9.º do presente Acordo, não sejam injustamente discriminatórias, não discriminem em razão da nacionalidade e sejam equitativamente repartidas pelas categorias de utilizadores. Sem prejuízo do disposto no artigo 16.º, n.º 1, estas taxas devem refletir, mas não exceder, o custo completo para as autoridades ou organismos competentes em matéria de taxas do fornecimento das infraestruturas e dos serviços aeroportuários e de segurança da aviação adequados no aeroporto ou aeroportos com o mesmo regime de tarifação. Tais taxas podem incluir uma razoável rendibilidade 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 não devem ser menos favoráveis do que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra transportadora aérea no momento da sua aplicação.

4. As Partes exigem que as autoridades ou organismos competentes em matéria de taxas no seu território e as transportadoras aéreas que utilizam serviços e infraestruturas procedam a consultas e ao intercâmbio das informações necessárias para permitir uma análise precisa da razoabilidade das taxas de utilização, em conformidade com os princípios enunciados nos n.os 2 e 3 do presente artigo. Cada Parte certifica-se de que as autoridades ou os organismos competentes em matéria de taxas informem os utilizadores, num prazo razoável, sobre quaisquer propostas de alteração das taxas de utilização, para que estes possam exprimir os seus pontos de vista e apresentar as suas observações.

ARTIGO 12.º

Tarifas para passageiros e carga

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

2. As Parte podem exigir, numa base não discriminatória, que as transportadoras aéreas e ambas as Partes notifiquem as respetivas autoridades competentes, de forma simplificada e exclusivamente para fins de informação, das tarifas oferecidas para os serviços que partem do seu território. Esta notificação pode ser solicitada às transportadoras aéreas, pela primeira vez, aquando de uma proposta inicial de tarifas de passageiros ou de carga.

3. As autoridades competentes podem discutir entre si, em especial sobre questões como os requisitos e procedimentos de notificação das tarifas de passageiros e de carga, bem como sobre o caráter abusivo, irrazoável, discriminatório ou subvencionado das tarifas.

ARTIGO 13.º

Estatísticas

1. Cada Parte fornecerá à outra Parte, numa base não discriminatória, as estatísticas disponíveis sobre os serviços de transporte aéreo prestados no âmbito do presente Acordo, tal como exigido pelas disposições legislativas e regulamentares de ambas as Partes, e que possam ser razoavelmente solicitadas.

2. As Partes cooperam nomeadamente no âmbito do Comité Misto, em conformidade com o artigo 23.° do presente Acordo, de modo a facilitar o intercâmbio de informações estatísticas com o fito de acompanhar o desenvolvimento dos serviços aéreos objeto do presente Acordo.

TÍTULO II

COOPERAÇÃO REGULAMENTAR

ARTIGO 14.º

Segurança intrínseca da aviação

1. Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo I do presente Acordo, as Partes certificam-se de que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento das exigências regulamentares e das normas de transporte aéreo estabelecidas na parte B do anexo II.

2. A fim de garantir que as Partes aplicam o disposto no presente artigo, bem como as exigências regulamentares e as normas referidas no n.º 1 do mesmo, a Arménia será envolvida nas atividades da Agência Europeia para a Segurança da Aviação enquanto observadora a partir da data de entrada em vigor do presente Acordo.

a) A transição da Arménia para o cumprimento das exigências regulamentares e das normas relativas ao transporte aéreo especificadas na parte B do anexo II do presente Acordo será sujeita a um acompanhamento contínuo e a avaliações regulares, a realizar pela União Europeia em cooperação com a Arménia.

b) Sempre que a Arménia tiver a certeza de que cumpre as exigências regulamentares e as normas relativas ao transporte aéreo especificadas na parte B do anexo II do presente Acordo, informa a União Europeia de que deve ser realizada uma avaliação.

c) Sempre que a Arménia tiver cumprido totalmente as exigências regulamentares e as normas relativas ao transporte aéreo especificadas na parte B do anexo II do presente Acordo, o Comité Misto instituído nos termos do artigo 23.º do mesmo determina as condições e o

estatuto exatos da participação da Arménia na Agência Europeia para a Segurança da Aviação, para além do estatuto de observador acima referido.

3. As Partes devem garantir que as aeronaves matriculadas no território de uma Parte, 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, sejam submetidas a inspeções na plataforma de estacionamento pelas autoridades competentes dessa outra Parte, 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.

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

5. As autoridades competentes das Partes podem adotar todas as medidas adequadas e imediatas sempre que:

a) Tenham razões para pensar que uma aeronave, uma componente ou uma operação possam não cumprir as normas mínimas estabelecidas nos termos da Convenção ou as exigências regulamentares referidas no anexo II, parte B, do presente Acordo, consoante o caso;

b) Tenham razões para pensar que uma aeronave, uma componente ou uma operação possam não cumprir as normas mínimas estabelecidas nos termos da Convenção ou as exigências regulamentares e as normas relativas ao transporte aéreo referidas no anexo II, parte B, do presente Acordo, consoante o caso; ou

c) Tenham razões para pensar que não se mantêm em vigor nem são aplicadas, efetivamente, as normas mínimas estabelecidas nos termos da Convenção ou as exigências regulamentares e as normas relativas ao transporte aéreo referidas no anexo II, parte B, do presente Acordo, consoante o caso.

6. Se as autoridades competentes de uma Parte tomarem medidas ao abrigo do n.º 5, informam prontamente as autoridades competentes da outra Parte da adoção de tais medidas, apresentando as razões que as motivaram.

7. Qualquer medida tomada por uma das Partes em conformidade com o n.º 5 será retirada logo que a razão da medida em causa tenha deixado de existir.

ARTIGO 15.º

Segurança extrínseca da aviação

1. Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo I do presente Acordo, as Partes certificam-se de que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento das exigências regulamentares e das normas de segurança da aviação estabelecidas na parte C do anexo II.

2. A Arménia pode ser sujeita a uma visita de inspeção da Comissão Europeia, em conformidade com as disposições legislativas pertinentes da União Europeia no domínio da segurança da aviação especificadas no anexo II, parte C, do presente Acordo. As Partes devem criar os mecanismos necessários para o intercâmbio de informações sobre os resultados dessas visitas.

3. Atendendo a que a garantia de segurança das aeronaves civis e dos seus passageiros e tripulação constitui uma condição prévia fundamental para a exploração de serviços aéreos internacionais, as Partes 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, bem como da Convenção sobre a Marcação dos Explosivos Plásticos para Efeitos de Deteção, assinada em Montreal a 1 de março de 1991, na medida em que ambas as Partes sejam partes nestas convenções e em todas as demais convenções e protocolos no domínio da segurança da aviação civil que ambas tenham celebrado.

4. Sempre que solicitado, as Partes 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.

5. Sempre que não estiver previsto nas exigências regulamentares e nas normas de segurança da aviação estabelecidas na parte C do anexo II do presente Acordo, nas suas relações mútuas, as Partes devem agir em conformidade com as normas de segurança da aviação internacional e com as práticas recomendadas estabelecidas pela OACI. Ambas as Partes devem exigir que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território, os operadores que tenham o seu estabelecimento principal ou residência permanente no seu território e os operadores de aeroportos situados no seu território ajam em conformidade com as referidas disposições de segurança da aviação.

6. Cada Parte certifica-se de que as medidas sejam aplicadas efetivamente no seu território para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, incluindo, mas não exclusivamente, o rastreio dos passageiros e da bagagem de cabina, o rastreio da bagagem de porão e os controlos de segurança das pessoas que não sejam passageiros, incluindo tripulantes, e os objetos que transportam, o exame e os controlos de segurança da carga, do correio, das provisões de bordo e dos fornecimentos destinados aos aeroportos, bem como o controlo do acesso ao lado ar e às zonas restritas de segurança. Essas medidas devem ser adaptadas para fazer face à ameaça crescente a que

a segurança da aviação civil está sujeita. Cada Parte aceita que as transportadoras aéreas possam ser obrigadas a observar as disposições relativas à segurança da aviação a que se refere o n.º 5 do presente artigo e outras disposições relativas à segurança da aviação impostas pela outra Parte à entrada, à saída ou no interior do território dessa outra Parte.

7. Tendo plenamente em conta e no respeito da soberania de cada uma, uma Parte pode adotar medidas de segurança relativas à entrada no seu território, bem como medidas de emergência para fazer face a uma ameaça específica à segurança, que devem ser imediatamente comunicadas à outra Parte. Cada Parte deve mostrar recetividade em relação a qualquer pedido da outra Parte relativo a medidas de segurança especiais razoáveis para dar resposta a uma ameaça específica, devendo a primeira Parte tomar em consideração as medidas de segurança já aplicadas pela outra Parte e as opiniões expressas pela outra Parte. Cada Parte reconhece, contudo, que o disposto no presente artigo não limita o direito de uma Parte recusar a entrada no seu território a quaisquer voos que considere representarem uma ameaça para a sua segurança. A menos que não seja razoavelmente possível devido a uma emergência, cada uma das Partes deve informar antecipadamente a outra Parte de quaisquer medidas de segurança especiais que tencione adotar e que possam ter impacto financeiro ou operacional significativo nos serviços aéreos previstos no presente Acordo. Qualquer Parte pode requerer uma reunião do Comité Misto previsto no artigo 23.º para debater tais medidas de segurança.

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

9. Cada uma das Partes deve tomar todas as medidas que considerar praticáveis para assegurar que qualquer aeronave sujeita a atos de captura ilícita ou a outros atos de interferência ilícita que se encontre estacionada no seu território seja retida em terra, a menos que a sua partida seja imposta pela necessidade imperiosa de proteger vidas humanas. Sempre que possível, tais medidas são tomadas com base em consultas mútuas.

10. Se uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte violou as disposições de segurança da aviação estabelecidas no presente artigo, deve apresentar um pedido de consulta imediata da outra Parte. Essas consultas realizar-se-ão no prazo de trinta (30) dias a contar da data de receção do pedido.

11. Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º do presente Acordo, a incapacidade de alcançar um acordo satisfatório no prazo de trinta (30) dias a contar da data de apresentação do referido pedido constitui motivo para reter, revogar, limitar ou impor condições às autorizações de exploração das transportadoras aéreas dessa outra Parte.

12. Se necessário, por força de uma ameaça imediata e excecional, uma Parte pode tomar medidas provisórias imediatas.

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

ARTIGO 16.º

Gestão do tráfego aéreo

1. Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo I do presente Acordo, as Partes certificam-se de que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento das exigências regulamentares e das normas de transporte aéreo estabelecidas na parte D do anexo II e, em domínios não abrangidos pelo quadro regulamentar da UE, pelo menos as devidas normas e práticas recomendadas da OACI, sob reserva das condições a seguir estabelecidas.

2. As Partes comprometem-se a cooperar no domínio da gestão do tráfego aéreo com vista a alargar o céu único europeu à Arménia, de modo a reforçar as normas de segurança em vigor e a eficiência global do tráfego aéreo na Europa, otimizar capacidades, reduzir os atrasos ao mínimo e aumentar a eficiência ambiental. Para o efeito, a Arménia participará no Comité do Céu Único na qualidade de observadora, assim como noutros órgãos no âmbito do céu único europeu a partir da data de entrada em vigor do presente Acordo. O Comité Misto é responsável por verificar e facilitar a cooperação no domínio da gestão do tráfego aéreo.

3. A fim de facilitar a aplicação da legislação relativa ao céu único europeu nos respetivos territórios:

a) A Arménia toma as medidas necessárias para adaptar os seus serviços de navegação aérea, bem como as estruturas institucionais e de vigilância da gestão do tráfego aéreo, em conformidade com as exigências do céu único europeu;

b) A Arménia criará nomeadamente uma autoridade nacional de controlo competente, independente, pelo menos no plano funcional, do(s) prestador(es) de serviços de navegação aérea;

c) A União Europeia associará a Arménia às iniciativas operacionais pertinentes nos domínios dos serviços de navegação aérea, do espaço aéreo e da interoperabilidade ligados ao céu único europeu, nomeadamente:

i) avaliação da possibilidade de cooperação ou associação da Arménia a um bloco funcional de espaço aéreo já existente ou criação de um novo bloco;

ii) participação nas funções da rede do céu único europeu;

iii) alinhamento com os planos de implantação de SESAR;

iv) reforço da interoperabilidade; e

d) A Arménia tomará as medidas necessárias para aplicar o sistema de desempenho da União Europeia, com o objetivo de otimizar a eficiência global dos voos, reduzir os custos e melhorar a segurança e a capacidade dos sistemas existentes.

ARTIGO 17.º

Ambiente

1. Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo I do presente Acordo, as Partes certificam-se de que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento das exigências regulamentares e das normas de transporte aéreo estabelecidas na parte E do anexo II.

2. As Partes apoiam a necessidade de proteger o ambiente através da promoção do desenvolvimento sustentável da aviação. As Partes tencionam cooperar para identificar os problemas relacionados com o impacto da aviação no ambiente.

3. As Partes reconhecem a importância de trabalhar em conjunto para avaliar e minimizar os efeitos da aviação no ambiente, em conformidade com os objetivos do presente Acordo.

4. As Partes reconhecem a importância da luta contra as alterações climáticas e, por conseguinte, de combater as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação, tanto a nível nacional como internacional. Acordam em intensificar a cooperação nestes domínios, nomeadamente através de acordos multilaterais pertinentes, incluindo a aplicação de medidas baseadas no mercado a nível mundial, como acordado na 39.ª Assembleia da OACI, e a utilização do mecanismo criado ao abrigo do artigo 6.º, n.º 4, do Acordo de Paris, ao abrigo da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas para o desenvolvimento de medidas baseadas no mercado a nível mundial para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa no setor da aviação e quaisquer outros aspetos previstos no artigo 6.º relevantes para as emissões da aviação internacional.

5. As Partes comprometem-se a trocar informações e a manter um diálogo regular entre os peritos, a fim de reforçar a cooperação no sentido de limitar os efeitos da aviação no ambiente, incluindo:

a) Investigação e desenvolvimento de tecnologias aeronáuticas respeitadoras do ambiente;

b) Inovação na gestão do tráfego aéreo a fim de reduzir os efeitos da aviação no ambiente;

c) Investigação e desenvolvimento de combustíveis alternativos sustentáveis para a aviação;

d) Troca de pontos de vista sobre questões relativas aos efeitos da aviação no ambiente e sobre a redução das emissões da aviação com impacto no clima; e

e) Mitigação e monitorização do ruído, a fim de reduzir os efeitos da aviação no ambiente.

6. As Partes comprometem-se igualmente, no respeito dos seus direitos e obrigações decorrentes de compromissos multilaterais no domínio do ambiente, a reforçar eficazmente a cooperação, incluindo a cooperação financeira e tecnológica, no domínio das medidas destinadas a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação internacional.

7. As Partes reconhecem a necessidade de tomar medidas adequadas para prevenir ou combater os efeitos dos transportes aéreos no ambiente, desde que tais medidas sejam plenamente compatíveis com os seus direitos e obrigações ao abrigo do direito internacional.

ARTIGO 18.º

Responsabilidade das transportadoras aéreas

As Partes reafirmam as suas obrigações decorrentes da Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Montreal, a 28 de maio de 1999 (Convenção de Montreal).

ARTIGO 19.º

Proteção dos consumidores

Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo I do presente Acordo, as Partes certificam-se de que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento das exigências regulamentares e das normas de transporte aéreo estabelecidas na parte F do anexo II.

ARTIGO 20.º

Sistemas informatizados de reservas

1. Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo I do presente Acordo, as Partes certificam-se de que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento das exigências regulamentares e das normas de transporte aéreo estabelecidas na parte A do anexo II.

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

3. As Partes anulam qualquer exigência em vigor que possa restringir o livre acesso dos SIR de uma Parte ao mercado da outra Parte, ou limitar de qualquer outro modo a concorrência. As Partes abstêm-se de adotar tais exigências futuramente.

4. Nenhuma Parte deve, no seu território, impor ou permitir que sejam impostas aos agentes de vendas de SIR da outra Parte exigências relativas à visualização da informação diferentes das impostas aos agentes de vendas de SIR do próprio país ou de qualquer outro SIR que opere no seu mercado. Nenhuma das Partes deve impedir a celebração de acordos entre os agentes de vendas de SIR, respetivos fornecedores e subscritores relativamente ao intercâmbio de informações em matéria de serviços de viagens e que facilitam a visualização de informações exaustivas e imparciais pelos consumidores, ou o cumprimento de exigências regulamentares em matéria de visualização neutra da informação.

5. Os proprietários e os operadores de SIR de uma Parte que cumpram as exigências regulamentares pertinentes da outra Parte, se existirem, devem ter a mesma oportunidade de possuir SIR no território da outra Parte que têm os proprietários e os operadores de qualquer outro SIR que opere no mercado dessa Parte.

ARTIGO 21.º

Aspetos sociais

1. Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo I do presente Acordo, as Partes certificam-se de que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento das exigências regulamentares e das normas de transporte aéreo estabelecidas na parte G do anexo II.

2. As Partes reconhecem a importância de avaliar os efeitos do presente Acordo sobre os

trabalhadores, o emprego e as condições de trabalho. As Partes comprometem-se a cooperar nas matérias abrangidas pelo presente Acordo, nomeadamente em matéria de emprego, direitos fundamentais no trabalho, condições de trabalho, proteção social e diálogo social.

3. As Partes promovem elevados níveis de proteção no domínio social e do emprego no setor da aviação civil, através das suas disposições legislativas e regulamentares, e bem assim através das suas práticas.

4. As Partes reconhecem a importância dos benefícios que proporcionam vantagens económicas significativas, decorrentes da existência de mercados abertos e concorrenciais, combinados com normas laborais rigorosas para os trabalhadores. As Partes aplicam o presente Acordo de forma a promover normas de trabalho rigorosas, independentemente da propriedade ou natureza das transportadoras aéreas em causa, e a garantir que os direitos e princípios enunciados nas respetivas legislações não sejam desvirtuados mas efetivamente executados.

5. As Partes comprometem-se a promover e aplicar de forma efetiva as normas laborais fundamentais internacionalmente reconhecidas nas suas legislações e práticas, tal como figuram nas convenções fundamentais da Organização Internacional do Trabalho, ratificadas pela Arménia e pelos Estados-Membros da UE.

6. As Partes comprometem-se a promover igualmente outras normas e acordos internacionalmente reconhecidos no domínio social e laboral, pertinentes para o setor da aviação civil, bem como a sua efetiva aplicação e cumprimento na respetiva legislação nacional.

7. Cada Parte pode solicitar a realização de uma reunião do Comité Misto, a fim de examinar as questões em matéria de emprego que considere importantes.

TÍTULO III
DISPOSIÇÕES INSTITUCIONAIS

ARTIGO 22.º

Interpretação e aplicação

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

2. Cada Parte é responsável, no seu território, pela correta aplicação do presente Acordo.

3. Cada uma das Partes presta à outra Parte todas as informações e a assistência necessárias, sob reserva das disposições legislativas e regulamentares da Parte em causa, no âmbito da investigação de eventuais infrações, efetuada por essa outra Parte, no âmbito das competências previstas no presente Acordo.

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

5. Sendo que as disposições do presente Acordo e as disposições dos atos especificados no anexo II do mesmo são idênticas em substância às disposições correspondentes dos Tratados da União Europeia e dos atos adotados em aplicação desses Tratados, essas disposições devem ser interpretadas, aquando da sua transposição e aplicação, em conformidade com as decisões pertinentes do Tribunal de Justiça e da Comissão Europeia.

ARTIGO 23.º

Comité Misto

1. É instituído um Comité Misto, composto por representantes das Partes, responsável pela gestão do presente Acordo e pela sua correta aplicação. O Comité Misto formula recomendações e toma decisões nos casos expressamente previstos no presente Acordo.

2. O Comité Misto funciona e toma decisões numa base consensual. As decisões adotadas pelo Comité Misto têm caráter vinculativo para as Partes.

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 pode solicitar a realização de uma reunião.

5. As Partes podem também solicitar uma reunião do Comité Misto para resolver questões relacionadas com a interpretação ou com a aplicação do presente Acordo. Essa reunião deve ter lugar no mais breve prazo possível, o mais tardar dois (2) meses a contar da data de receção do pedido, salvo decisão em contrário das Partes.

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

7. Por força dos direitos concedidos nos termos do artigo 3.º do presente Acordo, o Comité Misto deve validar mediante decisão a avaliação efetuada pela União Europeia da transposição e da aplicação, por parte da Arménia, das disposições da legislação da União Europeia, tal como descrito no ponto 1 do anexo I do presente Acordo.

8. Em conformidade com o artigo 6.º do presente Acordo, o Comité Misto examina as questões relativas aos investimentos nas transportadoras aéreas das Partes, bem como as mudanças no controlo efetivo das transportadoras aéreas das Partes.

9. Em conformidade com o artigo 14.º (Segurança intrínseca da aviação) do presente Acordo, o Comité Misto deve acompanhar o processo de eliminação gradual durante a fase de transição descrita no anexo I das aeronaves registadas na República da Arménia e utilizadas por operadores no âmbito do controlo regulamentar desse país, que carecem de certificado de tipo emitido em conformidade com a legislação pertinente da União Europeia especificada na parte B do anexo II do presente Acordo, com vista a assegurar a eliminação gradual dessas aeronaves em conformidade com o processo acordado descrito no ponto 7 do anexo I.

10. O Comité Misto deve também desenvolver a cooperação, nomeadamente pelos seguintes meios:

a) Análise das condições de mercado que afetam os serviços aéreos abrangidos pelo presente Acordo;

b) Resposta, com vista a encontrar uma solução eficaz, a questões relacionadas com a condução dos negócios e com as oportunidades comerciais referidas no artigo 9.º do presente Acordo, suscetíveis de, nomeadamente, impedir o acesso ao mercado e o bom funcionamento dos serviços aéreos abrangidos pelo presente Acordo, como meio de garantir uma concorrência leal, a aproximação das disposições regulamentares e a redução das restrições regulamentares à exploração de serviços aéreos;

c) Intercâmbio de informações, nomeadamente sobre as alterações das respetivas disposições legislativas e regulamentares, bem como das políticas das Partes que possam ter incidência nos serviços aéreos;

d) Considerar os domínios suscetíveis de ser incluídos no presente Acordo, incluindo a recomendação de eventuais alterações ao mesmo ou de condições e procedimentos relativos à adesão de países terceiros ao presente Acordo;

e) Análise dos aspetos gerais relacionados com o investimento, a propriedade e o controlo;

f) Desenvolvimento da cooperação no domínio da regulamentação e empenhamento no reconhecimento mútuo e na aproximação das regras e medidas;

g) Incentivar as consultas, se adequado, sobre questões de transporte aéreo tratadas a nível das organizações internacionais, nas relações com países terceiros e em acordos multilaterais, mormente para analisar a oportunidade de adotar uma abordagem comum;

h) Facilitar o intercâmbio de informações estatísticas entre si, a fim de acompanhar a evolução dos serviços aéreos nos termos do presente Acordo; e

i) Considerar os efeitos sociais do Acordo, tal como aplicado, e desenvolver respostas adequadas para as preocupações consideradas legítimas.

11. Se o Comité Misto não decidir sobre determinada matéria no prazo de seis (6) meses a contar da data da sua apresentação, as Partes podem adotar medidas de salvaguarda temporárias adequadas, nos termos do artigo 25.º do presente Acordo.

12. O presente Acordo não prejudica a cooperação e as discussões entre as autoridades competentes das Partes fora do Comité Misto, em especial nos domínios da segurança intrínseca e extrínseca, do ambiente, da gestão do tráfego aéreo, das infraestruturas aeronáuticas, da concorrência e da proteção dos consumidores. As Partes informam o Comité Misto sobre os resultados dessa cooperação, bem como sobre os debates que possam afetar a aplicação do presente Acordo.

ARTIGO 24.º

Resolução de litígios e arbitragem

1. Qualquer litígio relacionado com a aplicação ou interpretação do presente Acordo, que não sejam assuntos abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 8.º, que não seja resolvido na reunião do Comité Misto, pode, a pedido de qualquer das Partes, ser submetido a arbitragem em conformidade com o disposto no presente artigo.

2. O pedido de arbitragem deve ser dirigido por escrito à outra Parte. No seu pedido, a Parte autora da denúncia identifica a medida e explica por que razão a mesma é incompatível com as disposições do presente Acordo, de modo a indicar claramente a base jurídica da denúncia.

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

a) No prazo de vinte (20) dias a contar da data de receção do pedido de arbitragem, cada uma das Partes nomeia um árbitro. No prazo de trinta (30) dias a contar da nomeação destes dois árbitros, estes designam de comum acordo um terceiro árbitro, que atua como presidente do tribunal arbitral;

b) Se uma das Partes não nomear um árbitro ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado em conformidade com a alínea a) do presente número, uma ou outra Parte pode solicitar ao Presidente do Conselho da OACI que nomeie um ou mais árbitros, conforme o caso, no prazo de trinta (30) dias a contar da receção do pedido. Se o Presidente do Conselho da OACI for um nacional da Arménia ou de um Estado-Membro da UE, a nomeação cabe ao Vice-Presidente deste Conselho com maior antiguidade que não seja excluído pelo mesmo motivo.

4. A data de constituição do tribunal arbitral é a data em que o último dos três árbitros tiver aceitado a nomeação em conformidade com os procedimentos estabelecidos pelo Comité Misto.

5. Se uma das Partes o solicitar, o tribunal arbitral delibera, no prazo de dez (10) dias a contar da data da sua constituição, sobre a questão de saber se o assunto é urgente.

6. A pedido de uma das Partes, o tribunal arbitral pode ordenar à outra Parte que adote medidas cautelares provisórias na pendência da sua decisão final.

7. O tribunal arbitral notifica às Partes um relatório intercalar com as conclusões quanto à matéria de facto, à aplicabilidade das disposições pertinentes e à fundamentação das conclusões e recomendações que adote, o mais tardar noventa (90) dias após a data da sua constituição. Caso considere que este prazo não pode ser respeitado, o presidente do tribunal arbitral notifica as Partes por escrito, indicando os motivos do atraso e a data em que o tribunal tenciona apresentar o seu relatório intercalar. O relatório intercalar não deve, em caso algum, ser notificado mais de cento e vinte (120) dias a contar da data da constituição do tribunal.

8. Uma Parte pode solicitar por escrito ao tribunal arbitral que reexamine determinados aspetos do relatório intercalar, no prazo de catorze (14) dias a contar da notificação do mesmo.

9. Em caso de urgência, o tribunal arbitral envidará todos os esforços para apresentar o seu relatório intercalar no prazo de quarenta e cinco (45) dias e, de qualquer modo, no prazo máximo de sessenta (60) dias a contar da data da sua constituição. Uma Parte pode solicitar por escrito ao tribunal arbitral que reexamine determinados aspetos do relatório intercalar, no prazo de sete (7) dias a contar da notificação do mesmo. Após examinar as observações escritas das Partes sobre o relatório intercalar, o tribunal arbitral pode alterar o seu relatório e proceder a qualquer outro exame

que considere adequado. As conclusões da decisão final devem incluir um debate suficiente dos argumentos avançados durante a fase de reexame intercalar e responder claramente às questões e observações das duas Partes.

10. O tribunal arbitral notifica a sua decisão final às Partes no prazo de cento e vinte (120) dias a contar da data da sua constituição. Caso considere que este prazo não pode ser respeitado, o presidente do tribunal arbitral notifica as Partes por escrito, indicando os motivos do atraso e a data em que o tribunal tenciona apresentar a sua decisão. A decisão não deve, em caso algum, ser notificada mais de cento e cinquenta (150) dias a contar da data da constituição do tribunal.

11. Em caso de urgência, o tribunal arbitral envidará todos os esforços para notificar a sua decisão no prazo de sessenta (60) dias a contar da data da sua constituição. Caso considere que este prazo não pode ser respeitado, o presidente do tribunal arbitral notifica as Partes por escrito, indicando os motivos do atraso e a data em que o tribunal tenciona apresentar a sua decisão. A decisão não deve, em caso algum, ser notificada mais de setenta e cinco (75) dias a contar da data da constituição do tribunal.

12. As Partes podem apresentar pedidos de esclarecimento sobre a decisão final no prazo de dez (10) dias a contar da sua notificação. Toda e qualquer explicação deve ser dada no prazo de quinze (15) dias a contar do pedido.

13. Se o tribunal arbitral considerar que houve violação do presente Acordo e a Parte responsável não cumprir a decisão final do tribunal ou não chegar a acordo com a outra Parte sobre uma solução mutuamente satisfatória no prazo de quarenta (40) dias a contar da data de notificação da decisão final do tribunal, a outra Parte pode suspender a aplicação de vantagens equivalentes resultantes do presente Acordo, ou suspender parcial ou totalmente, se for caso disso, a aplicação do presente Acordo até a Parte Contratante responsável cumprir a decisão final do tribunal ou as Partes chegarem a acordo quanto a uma solução mutuamente satisfatória.

ARTIGO 25.º

Medidas de salvaguarda

1. Se uma das Partes considerar que a outra Parte não cumpriu uma das obrigações decorrentes do presente Acordo, pode tomar as medidas de salvaguarda adequadas. As medidas de salvaguarda devem ser limitadas em âmbito e duração ao estritamente necessário para remediar a situação ou manter o equilíbrio do presente Acordo. É concedida prioridade às medidas que menos afetem o funcionamento do presente Acordo.

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

3. As Partes dão imediatamente início a um processo de consultas no âmbito do Comité Misto para encontrar uma solução comummente aceitável.

4. Sem prejuízo do disposto no artigo 4.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do presente Acordo, a Parte em causa não pode tomar medidas de salvaguarda antes de decorrido o prazo de um (1) mês a contar da data da notificação prevista no n.º 2 do presente artigo, salvo se o processo de consultas previsto no n.º 3 tiver sido concluído antes do termo do referido prazo.

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

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

ARTIGO 26.º

Relações com outros acordos

1. Durante o período de aplicação provisória nos termos do artigo 30.º do presente Acordo, os acordos e convenções bilaterais vigentes entre a República da Arménia e os Estados-Membros da União Europeia que se encontrem em vigor quando da assinatura do presente Acordo devem ser suspensos, salvo na medida prevista no n.º 2 do presente artigo.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 e no n.º 3, e desde que não haja discriminação entre as transportadoras aéreas da União Europeia em razão da nacionalidade:

a) Os direitos de tráfego existentes e as disposições ou os tratamentos mais favoráveis em matéria de propriedade, direitos de tráfego, capacidade, frequência, tipo ou mudança de aeronaves, partilha de códigos e de tarifação ao abrigo dos acordos ou convénios entre a República da Arménia e os Estados-Membros da União Europeia, que estejam em vigor aquando da assinatura do presente Acordo e que não sejam abrangidos pelo presente Acordo ou que sejam mais favoráveis ou flexíveis em termos de liberdade para as transportadoras aéreas em causa que os do presente Acordo podem continuar a ser exercidos;

b) Um litígio entre as Partes sobre se as disposições ou os tratamentos previstos no âmbito dos acordos ou convénios bilaterais entre a República da Arménia e os Estados-Membros da União Europeia são mais favoráveis ou flexíveis deve ser resolvido no âmbito do mecanismo de resolução de litígios previsto no artigo 24.º. Os litígios sobre como determinar a relação entre disposições ou tratamentos contraditórios são igualmente tratados no âmbito do mecanismo de resolução de litígios previsto no artigo 24.º.

3. À entrada em vigor nos termos do artigo 30.º do presente Acordo, este prevalece sobre as disposições correspondentes dos acordos e convenções bilaterais existentes entre a República da Arménia e os Estados-Membros da União Europeia que se encontrem em vigor quando da assinatura do presente Acordo, salvo na medida prevista no n.º 2 do presente artigo.

4. Se as Partes 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 oportunamente o Comité Misto em conformidade com o artigo 23.º do presente Acordo para determinar se o presente Acordo deve ser revisto para ter em conta essa situação.

ARTIGO 27.º

Alterações

1. As Partes podem acordar na alteração do presente Acordo após consultas efetuadas ao abrigo do seu artigo 23.º. As alterações entram em vigor em conformidade com o disposto no artigo 30.º do presente Acordo.

2. Se uma das Partes pretender alterar as disposições do presente Acordo, deve notificar da sua decisão, em conformidade, o Comité Misto.

3. O Comité Misto pode, mediante proposta de uma das Partes e nos termos do presente artigo, decidir, por consenso, alterar os anexos do presente Acordo.

4. O presente Acordo não prejudica o direito de cada Parte de, no respeito do princípio da não discriminação e das disposições do presente Acordo, adotar unilateralmente nova legislação ou alterar a legislação em vigor no domínio dos transportes aéreos ou num domínio conexo, mencionado no anexo II do presente Acordo.

5. Se uma das Partes ponderar adotar nova legislação ou alterar disposições legislativas em vigor no domínio dos transportes aéreos ou num domínio conexo mencionado no anexo II do presente Acordo, informa desse facto a outra Parte, conforme adequado e possível. A pedido de qualquer das Partes, pode realizar-se uma troca de pontos de vista no âmbito do Comité Misto.

6. Cada uma das Partes deve informar periodicamente e o mais brevemente possível a outra Parte sobre a legislação recém-adotada ou as alterações à legislação vigente em matéria de transporte aéreo ou num domínio conexo enumerado no anexo II do presente Acordo. A pedido de qualquer das Partes, o Comité Misto procede, no prazo de sessenta (60) dias, a uma troca de pontos de vista sobre as repercussões dessa nova legislação ou alteração no bom funcionamento do presente Acordo.

7. No seguimento da troca de pontos de vista referida no n.º 6 supra, o Comité Misto:

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

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

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

ARTIGO 28.º

Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte, por via diplomática, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. A notificação é enviada simultaneamente à OACI e ao Secretariado da Organização das Nações Unidas. O presente Acordo cessa às 00.00 horas GMT do final da temporada de tráfego da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA) em curso um (1) ano a contar da data de notificação escrita da denúncia, salvo se essa notificação for retirada por acordo mútuo das Partes antes de terminado este prazo.

ARTIGO 29.º

Registo do Acordo

O presente Acordo e todas as suas alterações devem ser registados junto da OACI, em conformidade com o artigo 83.º da Convenção, e junto do Secretariado das Nações Unidas, em conformidade com o artigo 102.º da Carta das Nações Unidas, após a sua entrada em vigor.

ARTIGO 30.º

Entrada em vigor e aplicação provisória

1. O presente Acordo é ratificado ou aprovado pelas Partes em conformidade com os respetivos procedimentos internos. Os instrumentos de ratificação ou aprovação serão depositados junto do

depositário, que deles notifica a outra Parte, assim como a Organização da Aviação Civil Internacional.

2. O Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia é o depositário do presente Acordo.

3. O presente Acordo entra em vigor no primeiro dia do segundo mês seguinte ao da notificação pelo depositário às Partes a confirmar a receção do último instrumento de ratificação ou de aprovação.

4. Sem prejuízo do n.º 3 do presente artigo, as Partes acordam em aplicar, a título provisório, o presente Acordo, tal como estabelecido no n.º 5, em conformidade com os seus respetivos procedimentos internos e a sua legislação nacional, consoante for aplicável.

5. A aplicação a título provisório produz efeitos a contar do primeiro dia do segundo mês seguinte ao da notificação pelo depositário às Partes a confirmar a receção do seguinte:

a) Notificação pela União Europeia sobre a conclusão dos procedimentos pertinentes para a União e respetivos Estados-Membros e necessários para este fim; e

b) Depósito do instrumento de ratificação ou de aprovação pela Arménia, tal como referido no n.º 1.

EM FÉ DO QUE os abaixo assinados, com os devidos poderes para o efeito, apuseram as suas assinaturas no presente Acordo.

Feito em [...], em [...], no ano de [...], em duplo exemplar, nas línguas alemã, búlgara, checa, croata, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, irlandesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, romena, sueca e arménia, fazendo igualmente fé todos os textos.

Pela República da Arménia

Pela União Europeia

Pelo Reino da Bélgica

Pela República da Bulgária

Pela República Checa

Pelo Reino da Dinamarca

Pela República Federal da Alemanha

Pela República da Estónia

Pela Irlanda

Pela República Helénica

Pelo Reino de Espanha

Pela República Francesa

Pela República da Croácia

Pela República Italiana

Pela República de Chipre

Pela República da Letónia

Pela República da Lituânia

Pelo Grão-Ducado do Luxemburgo

Pela Hungria

Por Malta

Pelo Reino dos Países Baixos

Pela República da Áustria

Pela República da Polónia

Pela República Portuguesa

Pela Roménia

Pela República da Eslovénia

Pela República Eslovaca

Pela República da Finlândia

Pelo Reino da Suécia

ANEXO I

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

1. O cumprimento pela Arménia de todas as exigências regulamentares e das normas relativas ao transporte aéreo especificadas no anexo II do presente Acordo, à exceção da legislação em matéria de segurança extrínseca da aviação especificada no anexo II, parte C, do mesmo, será sujeito a uma avaliação sob a responsabilidade da União Europeia, validada por decisão do Comité Misto. Essa avaliação deve ser efetuada, o mais tardar, dois (2) anos após a entrada em vigor do Acordo.

2. Sem prejuízo do disposto no artigo 3.º do presente Acordo, os direitos acordados e as rotas especificadas no mesmo não incluem, até ao momento da adoção da decisão referida no ponto 1 do anexo I do presente Acordo, o direito das transportadoras aéreas de ambas as Partes de exercer direitos de quinta liberdade, além dos já concedidos em conformidade com acordos bilaterais entre a Arménia e os Estados-Membros da União Europeia, incluindo das transportadoras aéreas da Arménia entre pontos situados no território da União Europeia.

Após a adoção da decisão referida no presente anexo, ponto 1, as transportadoras aéreas de ambas as Partes ficam habilitadas a exercer direitos de quinta liberdade, inclusive, no caso das transportadoras aéreas da Arménia, entre pontos do território da União Europeia, em conformidade com o artigo 3.º do presente Acordo.

3. O cumprimento pela Arménia de todas as exigências regulamentares e das normas relativas à legislação em matéria de segurança extrínseca da aviação especificada no anexo II, parte C, do presente Acordo, será sujeito a uma avaliação sob a responsabilidade da União Europeia, validada por decisão do Comité Misto. Essa avaliação deve ser efetuada, o mais tardar, três (3) anos após a entrada em vigor do Acordo. Entretanto, a Arménia deve aplicar o Doc 30 da CEAC.

4. Após a adoção da decisão referida no presente anexo, ponto 3, a parte confidencial da legislação em matéria de segurança extrínseca da aviação, tal como especificada no anexo II, parte C, do presente Acordo, deve ser disponibilizada à devida autoridade da Arménia, sem prejuízo de um acordo sobre o intercâmbio de informações sensíveis do ponto de vista da segurança, incluindo informações classificadas da UE.

5. A transição gradual da Arménia para o pleno cumprimento da legislação da União Europeia relativa ao transporte aéreo especificada no anexo II do presente Acordo será sujeita a avaliações regulares. As avaliações serão realizadas pela Comissão Europeia em cooperação com a Arménia.

6. A partir da data da decisão referida no ponto 1 do presente anexo, a Arménia aplicará regras de licenciamento de exploração substancialmente equivalentes às constantes do capítulo II do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade. O disposto no artigo 4.º, n.º 3, do presente Acordo, relativamente ao reconhecimento mútuo em matéria de determinação de capacidade e/ou à nacionalidade por parte das autoridades competentes da Arménia deve ser aplicado pelas autoridades competentes da União Europeia após confirmação do

Comité Misto do pleno cumprimento por parte da Arménia das regras em matéria de licenças de exploração.

7. Sem prejuízo de uma decisão no âmbito do Comité Misto ou no âmbito do artigo 25.º (Medidas de salvaguarda), a aeronavegabilidade das aeronaves matriculadas no registo arménio, e utilizadas pelos operadores sob controlo regulamentar da Arménia sem certificado de tipo, emitido pela AESA em conformidade com a legislação da UE aplicável constante da parte B do anexo II do presente Acordo, pode ser gerida sob a responsabilidade das autoridades competentes arménias, em conformidade com as exigências nacionais aplicáveis da Arménia, até 1 de janeiro de 2023, o mais tardar, desde que as aeronaves cumpram as normas de segurança internacionais estabelecidas nos termos da convenção. Tais aeronaves não beneficiam de quaisquer direitos concedidos ao abrigo do presente Acordo e não devem operar nas rotas para a, a partir da ou no interior da União Europeia.

ANEXO II

(Sujeito a atualização periódica)

LISTA DE REGRAS APLICÁVEIS À AVIAÇÃO CIVIL

As exigências regulamentares e as normas das disposições aplicáveis dos atos seguintes devem ser respeitadas em conformidade com o presente Acordo, salvo especificação em contrário no presente anexo ou no anexo I do presente Acordo (Disposições Transitórias). Sempre que necessário, são indicadas a seguir a cada diploma as correspondentes adaptações específicas:

A. ACESSO AO MERCADO E QUESTÕES CONEXAS

N.º 1008/2008
Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade

Disposições aplicáveis: artigos 2.º, 23.º, n.º 1, 24.º e anexo I, assim como capítulo II, em conformidade com o ponto 6 do anexo I do Acordo.

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

– Regulamento (UE) n.º 285/2010 da Comissão, de 6 de abril de 2010

Disposições aplicáveis: artigos 1.° a 8.°

N.º 2009/12
Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2009, relativa às taxas aeroportuárias

Disposições aplicáveis: artigos 1.° a 11.°

N.º 96/67

Diretiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 9.º, 11.º a 21.º e anexo;
no que se refere à aplicação do artigo 20.º, n.º 2, onde se lê «Comissão», deve ler-se «Comité Misto».

N.º 80/2009

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 11.º e anexos.

B. SEGURANÇA INTRÍNSECA DA AVIAÇÃO

<u>Segurança da aviação civil e regulamento de base da AESA</u>

N.º 216/2008

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, alterado pelo:

- Regulamento (CE) n.º 690/2009 da Comissão, de 30 de julho de 2009
- Regulamento (CE) n.º 1108/2009, Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 3.º (só o n.º 1) e anexo
- Regulamento (UE) n.º 6/2013 da Comissão, de 8 de janeiro de 2013
- Regulamento (UE) n.º 2016/4 da Comissão, de 5 de janeiro de 2016

Disposições aplicáveis: Artigos 1.º a 68.º, com exceção do artigo 65.º, do artigo 69.º, n.º 1, segundo parágrafo, e n.º 4, e dos anexos I a VI.

N.º 319/2014

Regulamento (UE) n.º 319/2014 da Comissão, de 27 de março de 2014, relativo às taxas e honorários cobrados pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 593/2007

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 17.º e anexo.

N.º 646/2012

Regulamento de Execução (UE) n.º 646/2012 da Comissão, de 16 de julho de 2012, que estabelece regras de execução relativas às coimas e sanções pecuniárias compulsórias aplicáveis nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho

Disposições aplicáveis: artigos 1.° a 25.°

N.º 104/2004

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

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

<u>Operações aéreas</u>

N.º 965/2012

Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, alterado pelo:

- Regulamento (UE) n.º 800/2013 da Comissão, de 14 de agosto de 2013
- Regulamento (UE) n.º 71/2014 da Comissão, de 27 de janeiro de 2014
- Regulamento (UE) n.º 83/2014 da Comissão, de 29 de janeiro de 2014
- Regulamento (UE) n.º 379/2014 da Comissão, de 7 de abril de 2014
- Regulamento (UE) n.º 2015/140 da Comissão, de 29 de janeiro de 2015
- Regulamento (UE) n.º 2015/1329 da Comissão, de 31 de julho de 2015
- Regulamento (UE) n.º 2015/640 da Comissão, de 23 de abril de 2015
- Regulamento (UE) n.º 2015/2338 da Comissão, de 11 de dezembro de 2015
- Regulamento (UE) n.º 2016/1199 da Comissão, de 22 de julho de 2016
- Regulamento (UE) n.º 2017/363 da Comissão, de 1 de março de 2017

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 9.º-A e anexos I a VIII.

<u>Tripulação</u>

N.º 1178/2011

Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, alterado pelo:

- Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março de 2012
- Regulamento (UE) n.º 70/2014 da Comissão, de 27 de janeiro de 2014

– Regulamento (UE) n.º 245/2014 da Comissão, de 13 de março de 2014
– Regulamento (UE) n.º 2015/445 da Comissão, de 17 de março de 2015
– Regulamento (UE) n.º 2016/539 da Comissão, de 6 de abril de 2016

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

<u>Investigação a acidentes</u>

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, alterado pelo:

– Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014.

Disposições aplicáveis: Artigos 1.º a 23.º, com exceção dos artigos 7.º, n.º 4, e 19.º (revogado pelo Regulamento (UE) n.º 376/2014).

N.º 2012/780

Decisão 2012/780/UE da Comissão, de 5 de dezembro de 2012, sobre direitos de acesso ao repositório central europeu de recomendações de segurança e respostas correspondentes estabelecido em conformidade com o artigo 18.º, n.º 5, do Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE

Disposições aplicáveis: artigos 1.° a 5.°

<u>Aeronavegabilidade inicial</u>

N.º 748/2012

Regulamento (UE) n. ° 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção, alterado pelo:

– Regulamento (UE) n.º 7/2013 da Comissão, de 8 de janeiro de 2013

– Regulamento (UE) n.º 69/2010 da Comissão, de 27 de janeiro de 2014
– Regulamento (UE) n.º 2015/1039 da Comissão, de 30 de junho de 2015
– Regulamento (UE) n.º 2016/5 da Comissão, de 5 de janeiro de 2016

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º e anexo I.

<u>Aeronavegabilidade permanente</u>

N.º 1321/2014

Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas, alterado pelo:

– Regulamento (UE) n.º 2015/1088 da Comissão, de 3 de julho de 2015
– Regulamento (UE) n.º 2015/1536 da Comissão, de 16 de setembro de 2015
– Regulamento (UE) n.º 2017/334 da Comissão, de 27 de fevereiro de 2017

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

<u>Especificações de aeronavegabilidade adicionais</u>

N.º 2015/640

Regulamento (UE) 2015/640 da Comissão, de 23 de abril de 2015, relativo a especificações de aeronavegabilidade adicionais para um determinado tipo de operações e que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

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

<u>Aeródromos</u>

N.º 139/2014

Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho

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

<u>Operadores de países terceiros</u>

N.º 452/2014

Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão, de 29 de abril de 2014, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas dos operadores de países terceiros, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 4.º e anexos 1 e 2.

<u>ATM/ANS</u>

N.º 2015/340

Regulamento (UE) n.º 2015/340 da Comissão, de 20 de fevereiro de 2015, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos relativos às licenças e aos certificados dos controladores de tráfego aéreo, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, e que revoga o Regulamento (UE) n.º 805/2011 da Comissão.

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

N.º 2017/373

Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011.

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

<u>Comunicação de ocorrências</u>

N.º 376/2014

Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 7.º; artigo 9.º, n.º 3; artigo 10.º, n.os 2 a 4: artigo 11.º, n.º 1 e n.º 7; artigo 13.º, com exceção do n.º 9; artigos 14.° a 16.°; artigo 21.º e anexos I a III.

N.º 2015/1018

Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/1018 Comissão, de 29 de junho de 2015, que estabelece uma lista com a classificação das ocorrências na aviação civil que devem ser obrigatoriamente comunicadas nos termos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho

Disposições aplicáveis: artigo 1.º e anexos I a V.

Inspeções de normalização

N.º 628/2013

Regulamento de Execução (UE) n.º 628/2013 da Comissão, de 28 de junho de 2013, relativo aos métodos de trabalho da Agência Europeia para a Segurança da Aviação no respeitante à realização de inspeções de normalização e ao controlo da aplicação das regras do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 736/2006

Disposições aplicáveis: artigos 1.° a 26.°

Lista da UE das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União

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 aplicáveis: artigos 1.º a 13.º, 15.º a 16.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 aplicáveis: 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 das transportadoras aéreas comunitárias 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 a última redação que lhe foi dada pelo:

– Regulamento de Execução (UE) n.º 2016/963 da Comissão, de 16 de junho de 2016.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 2.º e anexos I e II.

Requisitos técnicos e procedimentos administrativos no setor da aviação civil

N.º 3922/91

Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil, alterado pelo:

– Regulamento (CE) n.º 1899/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006
– Regulamento (CE) n.º 1900/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006
– Regulamento (CE) n.º 8/2008 da Comissão, de 11 de dezembro de 2007
– Regulamento (CE) n.º 859/2008 da Comissão, de 20 de agosto de 2008

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º, com exceção do artigo 4.º, n.º 1, do artigo 8.º, n.º 2,

segundo período, dos artigos 12.º a 13.º e dos anexos I a III.

C. SEGURANÇA EXTRÍNSECA DA AVIAÇÃO

N.º 300/2008

Regulamento (CE) n.º300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 15.º, 18.º, 21.º e anexo.

N.º 272/2009

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

- Regulamento (UE) n.º 297/2010 da Comissão, de 9 de abril de 2010
- Regulamento (UE) n.º 720/2011 da Comissão, de 22 de julho de 2011
- Regulamento (UE) n.º 1141/2011 da Comissão, de 10 de novembro de 2011
- Regulamento (UE) n.º 245/2013 da Comissão, de 19 de março de 2013

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

N.º 1254/2009

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

- Regulamento (UE) n.º 2016/2096 da Comissão, de 30 de novembro de 2016

N.º 18/2010

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

N.º 2015/1998

Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação, alterado pelo:

- Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/2426 da Comissão, de 18 de dezembro de 2015
- Regulamento de Execução (UE) n.º 2017/815 da Comissão, de 12 de maio de 2017

N.º 2015/8005

Decisão de Execução da Comissão C (2015) 8005, de 16 de novembro de 2015, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação e que contém as informações a que se refere o artigo 18.º, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 300/2008, alterada pela:

- Decisão de Execução da Comissão C (2017) 3030, de 15 de maio de 2017

N.º 72/2010

Regulamento de Execução (UE) n.º 72/2010 da Comissão, de 26 de janeiro de 2010, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação, alterado pelo:

- Regulamento de Execução (UE) n.º 2016/472 da Comissão, de 31 de março de 2016

D. GESTÃO DO TRÁFEGO AÉREO

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»), alterado pelo:

– Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009*

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 4.º, 6.º, 9.º a 13.º

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), alterado pelo:

– Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009*

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 18.º e anexo I.

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), alterado pelo:

– Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009*

Disposições aplicáveis: artigos 1.° a 9.°

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); alterado pelo:

– Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009*

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

* Para o Regulamento (CE) n.º 1070/2009 - disposições aplicáveis: artigos 1.º a 4.º, com exceção do artigo 1.º, n.º 4

<u>Desempenho e tarifação</u>

N.º 390/2013

Regulamento de Execução (UE) n.° 390/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede.

N.º 391/2013

Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece o regime comum de tarifação dos serviços de navegação aérea

<u>Funções de rede</u>

N.º 677/2011

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, alterado pelo:

– Regulamento de Execução (UE) n.º 970/2014 da Comissão, de 12 de setembro de 2014
– Regulamento de Execução (UE) n.º 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017

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

N.º 255/2010

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, alterado pelo:

– Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012
– Regulamento de Execução (UE) n.º 2016/1006 da Comissão, de 22 de junho de 2016

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

N.º 2011/4130

Decisão C (2011) da Comissão, de 7 de julho de 2011, relativa à nomeação do gestor de rede para as funções de rede no âmbito da gestão do tráfego aéreo (ATM) do céu único europeu.

Interoperabilidade

N.º 1032/2006

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, alterado pelo:

- Regulamento (CE) n.º 30/2009 da Comissão, de 16 de janeiro de 2009
-

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

N.º 1033/2006

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, alterado pelo:

- Regulamento (UE) n.º 929/2010 da Comissão, de 18 de outubro de 2010
- Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012
- Regulamento de Execução (UE) n.º 428/2013 da Comissão, de 8 de maio de 2013
- Regulamento de Execução (UE) n.º 2016/2120 da Comissão, de 2 de dezembro de 2016

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 5.º e anexo.

N.º 633/2007

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, alterado pelo:

– Regulamento (UE) n.º 283/2011 da Comissão, de 22 de março de 2011

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

N.º 29/2009

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

– Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310 da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 14.º e anexos I a III.

N.º 262/2009

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, alterado pelo:

– Regulamento de Execução (UE) n.º 2016/2345 da Comissão, de 14 de dezembro de 2016

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

N.º 73/2010

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, alterado pelo:

– Regulamento de Execução (UE) n.º 1029/2014 da Comissão, de 26 de setembro de 2014

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

N.º 1206/2011

Regulamento de Execução n.º 1206/2011 da Comissão, de 22 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos aplicáveis à identificação das aeronaves para efeitos da vigilância no céu único europeu

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

N.º 1207/2011

Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 da Comissão, de 22 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos para o desempenho e a interoperabilidade da vigilância no céu único europeu, alterado pelo:

– Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014 da Comissão, de 26 de setembro de 2014
– Regulamento de Execução (UE) n.º 2017/386 da Comissão, de 6 de março de 2017

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 14.º e anexos I a IX.

N.º 1079/2012

Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 da Comissão, de 16 de novembro de 2012, que estabelece os requisitos de espaçamento dos canais de voz no céu único europeu, alterado pelo:

– Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013 da Comissão, de 10 de julho de 2013
– Regulamento de Execução (UE) n.º 2016/2345 da Comissão, de 14 de dezembro de 2016

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 14.º e anexos I a V.

SESAR

N.º 219/2007

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

– Regulamento (CE) n.º 1361/2008 do Conselho, de 16 de dezembro de 2008
– Regulamento (CE) n.º 721/2014 do Conselho, de 16 de junho de 2014

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

N.º 409/2013

Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, relativo à

definição de projetos comuns, ao estabelecimento de um mecanismo de governação e à identificação de medidas de incentivo para apoiar a execução do Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo

Disposições aplicáveis: artigos 1.° a 15.°

N.º 716/2014

Regulamento de Execução (UE) n.º 716/2014 da Comissão, de 27 de junho de 2014, relativo à criação do projeto-piloto comum de apoio à aplicação do Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo

Espaço aéreo

N.º 2150/2005

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 9.º e anexo.

N.º 923/2012

Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010, alterado pelo:

– Regulamento (UE) n.º 2015/340 da Comissão, de 20 de fevereiro de 2015
– Regulamento de Execução (UE) n.º 2016/1185 da Comissão, de 20 de julho de 2016

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º e anexo, incluindo os respetivos apêndices.

N.º 1332/2011

Regulamento (UE) n. ° 1332/2011 da Comissão, de 16 de dezembro de 2011, que estabelece requisitos comuns de utilização do espaço aéreo e procedimentos operacionais para a prevenção de

colisões no ar, alterado pelo:

– Regulamento (UE) n.º 2016/583 da Comissão, de 15 de abril de 2016

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 4.º e anexo.

E. AMBIENTE E RUÍDO

N.º 2002/49

Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente; alterada pelo:

– Regulamento (CE) n.º 1137/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2008
– e pela: Diretiva (UE) n.º 2015/996 da Comissão, de 19 de maio de 2015

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

N.º 2003/96

Diretiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade

Disposições aplicáveis: Artigo 14.º, n.º 1, alínea b), e n.º 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 aplicáveis: artigos 1.º a 5.º e anexos I e II.

N.º 598/2014

Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativo ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União no âmbito de uma abordagem equilibrada e que revoga a Diretiva 2002/30/CE

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

F. PROTEÇÃO DOS CONSUMIDORES

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, alterado pelo:

– Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de maio de 2002.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 6.º e anexo.

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 aplicáveis: artigos 1.° a 16.°

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 aplicáveis: artigos 1.º a 16.º e anexos I e II.

G. ASPETOS SOCIAIS

N.º 89/391

Diretiva 89/391/CEE do Conselho, de 12 de junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho, alterada pela:

– Diretiva 2007/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007.

Disposições aplicáveis - só se aplicáveis à aviação civil: artigos 1.° a 16.°

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 Chárteres Aéreos (AICA)

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

N.º 2003/88

Diretiva 2003/88/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de novembro de 2003, relativa a determinados aspetos da organização do tempo de trabalho

Disposições aplicáveis - só se aplicáveis à aviação civil: artigos 1.º a 20.º, 22.º a 23.º