ACORDO DE AVIAÇÃO EUROMEDITERRÂNICO

entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia, por outro

O REINO DA BÉLGICA,

A REPÚBLICA DA BULGÁRIA,

A REPÚBLICA CHECA,

O REINO DA DINAMARCA,

A REPÚBLICA FEDERAL DA ALEMANHA,

A REPÚBLICA DA ESTÓNIA,

A IRLANDA,

A REPÚBLICA HELÉNICA,

O REINO DE ESPANHA,

A REPÚBLICA FRANCESA,

A REPÚBLICA ITALIANA,

A REPÚBLICA DE CHIPRE,

A REPÚBLICA DA LETÓNIA,

A REPÚBLICA DA LITUÂNIA,

O GRÃO-DUCADO DO LUXEMBURGO,

A REPÚBLICA DA HUNGRIA,

MALTA,

O REINO DOS PAÍSES BAIXOS,

A REPÚBLICA DA ÁUSTRIA,

A REPÚBLICA DA POLÓNIA,

A REPÚBLICA PORTUGUESA,

A ROMÉNIA,

A REPÚBLICA DA ESLOVÉNIA,

A REPÚBLICA ESLOVACA,

A REPÚBLICA DA FINLÂNDIA,

O REINO DA SUÉCIA,

O REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA E IRLANDA DO NORTE,

Partes Contratantes no Tratado da União Europeia e no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a seguir designados «Estados-Membros», e

A UNIÃO EUROPEIA,

por um lado, e

O REINO HACHEMITA DA JORDÂNIA, a seguir designado «Jordânia»,

por outro,

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

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

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

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

RECONHECENDO os benefícios potenciais da convergência regulamentar e, na medida do possível, da harmonização da regulamentação relativa ao transporte aéreo;

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

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

TOMANDO NOTA da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, a 7 de dezembro de 1944;

RECONHECENDO que o presente Acordo de Aviação Euromediterrânico se inscreve no âmbito da parceria euromediterrânica prevista na Declaração de Barcelona de 28 de novembro de 1995;

TOMANDO NOTA do seu interesse comum em promover um Espaço de Aviação Euromediterrânico baseado nos princípios da convergência e da cooperação regulamentares e da liberalização do acesso ao mercado;

TOMANDO NOTA da declaração comum da Comissão Árabe da Aviação Civil e da Organização Árabe de Transportadoras Aéreas, por um lado, e da Direção-Geral da Energia e dos Transportes, por outro, assinada em Sharm El Sheikh a 16 de novembro de 2008;

DESEJANDO garantir condições de concorrência equitativas para as transportadoras aéreas, que concedam às transportadoras aéreas oportunidades justas e equitativas para prestar os serviços aéreos acordados;

RECONHECENDO a importância de regular a atribuição das faixas horárias com base em oportunidades justas e equitativas para as suas transportadoras aéreas, de modo a garantir um tratamento neutro e não discriminatório a todas as transportadoras aéreas;

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

AFIRMANDO a importância da redução das emissões de gases com efeito de estufa e da proteção do ambiente para o desenvolvimento e a execução da política de aviação internacional;

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

TENCIONANDO tirar partido do quadro de acordos de transportes aéreos vigentes, de modo a abrir o acesso aos mercados e a maximizar as vantagens para os consumidores, transportadoras aéreas, trabalhadores e comunidades de ambas as Partes Contratantes;

TOMANDO NOTA de que o objetivo do presente Acordo é que este seja aplicado de forma progressiva mas integral e que um mecanismo adequado possa assegurar uma cada vez maior harmonização da legislação,

ACORDARAM NO SEGUINTE:

Artigo 1.º

Definições

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

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

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

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

4) «Acordo de Associação»: o Acordo Euromediterrânico que cria uma Associação entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia, por outro, assinado em Bruxelas a 24 de novembro de 1997;

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

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

7) «Partes Contratantes»: por um lado, a União Europeia ou os seus Estados-Membros, ou a União Europeia e os seus Estados-Membros, de acordo com as suas competências respetivas, e, por outro, a Jordânia;

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

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

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

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

10) «País EACE»: qualquer país que seja parte no Acordo Multilateral que estabelece um Espaço de Aviação Comum Europeu (Estados-Membros da União Europeia, República da Albânia, Bósnia e Herzegovina, República da Croácia, antiga República Jugoslava da Macedónia, República da Islândia, República de Montenegro, Reino da Noruega, República da Sérvia e Kosovo ao abrigo da Resolução n.º 1244 do Conselho de Segurança da ONU);

11) «País Euromed»: qualquer país mediterrânico que participe na Política Europeia de Vizinhança (Marrocos, Argélia, Tunísia, Líbia, Egito, Líbano, Jordânia, Israel, território palestiniano, Síria e Turquia);

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

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

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

15) «Licenças de exploração»: no caso da União Europeia e dos seus Estados-Membros, as licenças de exploração e quaisquer outros documentos ou certificados pertinentes emitidos ao abrigo 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 [1], ou de qualquer instrumento ulterior e, no caso da Jordânia, as licenças/certificados/autorizações ou isenções emitidas ao abrigo da parte 119 das JCAR;

16) «Preço»:

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

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

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

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

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

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

[1] JO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

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

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

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

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

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

conferindo deste modo uma vantagem;

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

22) «Taxa de utilização»: uma taxa aplicada às transportadoras aéreas pela oferta de infraestruturas ou serviços aeroportuários, de proteção do ambiente aeroportuário, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo os serviços e as infraestruturas conexos, e que reflete, quando aplicável, os custos ambientais decorrentes das emissões de ruído.

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES ECONÓMICAS

Artigo 2.º

Direitos de tráfego

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

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

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

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

d) Os restantes direitos estabelecidos no presente Acordo.

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

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

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

Artigo 3.º

Autorização

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

a) No caso das transportadoras aéreas da Jordânia:

— a transportadora aérea tenha o seu estabelecimento principal na Jordânia e seja titular de uma certificado de exploração em conformidade com o direito do Reino Hachemita da Jordânia,

— o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pelo Reino Hachemita da Jordânia, e

— a transportadora aérea seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, e efetivamente controlada pela Jordânia e/ou por nacionais seus;

b) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia:

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

— o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada,

— a transportadora aérea seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, de Estados-Membros e/ou de nacionais dos Estados-Membros, ou de outros Estados enumerados no anexo IV e/ou de nacionais desses outros Estados;

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

d) Seja mantido e aplicado o disposto nos artigos 13.º (Segurança operacional da aviação) e 14.º (Segurança da aviação) do presente Acordo.

Artigo 4.º

Recusa, revogação, suspensão ou limitação de autorizações

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

a) No caso das transportadoras aéreas da Jordânia:

— a transportadora aérea não tenha o seu estabelecimento principal na Jordânia ou não seja titular de uma licença de exploração de acordo com a legislação aplicável da Jordânia,

— o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea não seja exercido e mantido pela Jordânia,

ou

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

b) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia:

— a transportadora aérea não tenha o seu estabelecimento principal ou, se for caso disso, a sua sede social no território de um Estado-Membro, nos termos do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, ou não seja titular de uma licença de exploração de acordo com a legislação da União Europeia,

— o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea não seja exercido nem mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada, ou

— a transportadora aérea não seja propriedade, nem seja efetivamente controlada, diretamente ou através de participação maioritária, de Estados-Membros e/ou de nacionais dos Estados-Membros ou de outros Estados enumerados no anexo IV e/ou de nacionais desses outros Estados;

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

d) Não seja mantido ou aplicado o disposto nos artigos 13.º (Segurança operacional da aviação) e 14.º (Segurança da aviação).

2. Salvo nos casos em que seja indispensável tomar medidas imediatas para evitar novas infrações ao disposto nas alíneas c) ou d) do n.º 1, os direitos estabelecidos no presente artigo de recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações ou licenças de qualquer transportadora aérea de uma Parte Contratante apenas podem ser exercidos de acordo com o procedimento previsto no artigo 23.º (Medidas de salvaguarda) do presente Acordo. Em qualquer caso, esses direitos devem ser exercidos de forma adequada, proporcionada e limitada, no que respeita ao seu âmbito e duração, ao estritamente necessário. Devem ser exclusivamente aplicados à transportadora aérea ou transportadoras aéreas em causa e sem prejuízo do direito de as Partes Contratantes tomarem medidas nos termos do artigo 22.º (Resolução de diferendos e arbitragem).

3. Nenhuma das Partes Contratantes pode invocar os direitos que lhe são concedidos pelo presente artigo para recusar, revogar, suspender ou limitar autorizações ou licenças de qualquer transportadora aérea de uma Parte Contratante com base no facto de que a participação maioritária no capital e o controlo efetivo dessa transportadora aérea pertencem a outro País Euromed ou a nacionais seus, desde que esse País Euromed seja parte num Acordo de Aviação Euromediterrânico similar e conceda um tratamento recíproco.

Artigo 4.º-A

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

1. Aquando da receção de um pedido de autorização de uma transportadora aérea de uma Parte Contratante, as autoridades competentes da outra Parte Contratante reconhecem todas as decisões relativas à capacidade e/ou à nacionalidade tomadas pelas autoridades competentes da primeira Parte Contratante em relação à referida transportadora aérea, como se tais decisões tivessem sido tomadas pelas suas próprias autoridades competentes, e não procedem a nenhum inquérito suplementar nessa matéria, exceto nos casos previstos no n.º 2.

2. Se, após a receção de um pedido de autorização de uma transportadora aérea ou após a concessão dessa autorização, as autoridades competentes da Parte Contratante recetora tiverem razões específicas, assentes numa dúvida razoável, para recear que, apesar da decisão tomada pelas autoridades competentes da outra Parte Contratante, as condições prescritas no artigo 3.º (Autorização) do presente Acordo para a concessão das devidas autorizações ou licenças não foram satisfeitas, devem avisar prontamente as autoridades competentes da outra Parte Contratante, fundamentando substantivamente os seus receios. Nessa eventualidade, qualquer das Partes Contratantes pode solicitar a realização de consultas, inclusive com representantes das autoridades competentes de ambas as Partes Contratantes, e/ou o envio de informações adicionais com pertinência para o caso, devendo tais pedidos ser atendidos o mais rapidamente possível. Se a questão permanecer sem solução, qualquer das Partes Contratantes pode remetê-la ao Comité Misto instituído nos termos do artigo 21.º (Comité Misto) do presente Acordo.

3. O presente artigo não abrange o reconhecimento de decisões relativas a:

— certificados ou licenças de segurança,

— medidas de segurança, ou

— seguros.

Artigo 5.º

Investimento

1. A Jordânia pode adotar disposições para permitir a participação maioritária e/ou o controlo efetivo de transportadoras aéreas da Jordânia pelos Estados-Membros ou por nacionais seus.

2. Após a verificação, pelo Comité Misto, em conformidade com o n.º 10 do artigo 21.º (Comité Misto), da existência de acordos recíprocos, as Partes Contratantes devem permitir a participação maioritária e/ou o controlo efetivo de transportadoras aéreas da Jordânia pelos Estados-Membros ou por nacionais seus, e de transportadoras aéreas da União Europeia pela Jordânia ou por nacionais seus.

3. Os projetos de investimento específicos nos termos do presente artigo devem ser aprovados mediante decisões prévias do Comité Misto instituído pelo presente Acordo. Tais decisões podem especificar as condições aplicáveis à operação dos serviços acordados nos termos do presente Acordo, bem como aos serviços entre países terceiros e as Partes Contratantes. O disposto no n.º 9 do artigo 21.º (Comité Misto), do presente Acordo não se aplicam a este tipo de decisões.

Artigo 6.º

Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares

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

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

Artigo 7.º

Ambiente concorrencial

1. As Partes Contratantes reafirmam a aplicação ao presente Acordo dos princípios do capítulo II do título IV do Acordo de Associação.

2. As Partes Contratantes reconhecem ter como objetivo comum de garantir oportunidades justas e equitativas às transportadoras aéreas de ambas as partes para operar os serviços acordados. Para atingir este objetivo, é necessário criar um ambiente equitativo e concorrencial para a operação de serviços aéreos. As Partes Contratantes reconhecem que, se as transportadoras aéreas operarem serviços aéreos numa base totalmente comercial e não beneficiarem de subsídios, a probabilidade de adotarem práticas concorrenciais leais será maior.

3. Se uma Parte Contratante considerar indispensável conceder auxílios estatais a uma transportadora aérea abrangida pelo presente Acordo para atingir um objetivo legítimo, deve verificar se essas subvenções são proporcionais ao objetivo, transparentes e concebidas de modo a minimizar, na medida do possível, as suas consequências negativas para as transportadoras aéreas da outra Parte Contratante. A Parte Contratante que pretende conceder tais subsídios deve informar a outra Parte Contratante da sua intenção e certificar-se da sua coerência com os critérios definidos no presente Acordo.

4. Se uma Parte Contratante constatar que no território da outra Parte Contratante existem condições, em especial devido a subsídios, incompatíveis com os critérios estabelecidos no n.º 3, que são suscetíveis de afetar negativamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência oferecidas às suas transportadoras aéreas, pode apresentar observações à outra Parte Contratante. Além disso, pode requerer uma reunião do Comité Misto, conforme previsto no artigo 21.º (Comité Misto) do presente Acordo. As consultas devem ter início no prazo de 30 dias a contar da receção do pedido Quando um diferendo não puder ser resolvido pelo Comité Misto, as Partes Contratantes salvaguardam a possibilidade de aplicar as respetivas medidas antissubsídios.

5. As medidas a que se refere o n.º 4 do presente artigo devem ser adequadas, proporcionadas e limitadas, no que respeita ao seu âmbito e duração, ao estritamente necessário. Devem ser exclusivamente destinadas às transportadoras aéreas que beneficiem de um subsídio ou das condições referidas no presente artigo, sem prejuízo do direito de qualquer das Partes Contratantes tomar medidas nos termos do artigo 23.º (Medidas de salvaguarda) do presente Acordo.

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

7. O disposto no presente artigo aplica-se sem prejuízo das disposições legislativas e regulamentares das Partes Contratantes em matéria de obrigações de serviço público anos respetivos territórios.

Artigo 8.º

Oportunidades comerciais

Representantes das transportadoras aéreas

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

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

Assistência em escala

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

i) direito de prestar o seu próprio serviço de assistência em escala («autoassistência em escala») ou, ao seu critério,

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

b) No caso das seguintes categorias de serviços de assistência em terra: assistência a bagagem, assistência a operações em pista, assistência a combustível e óleo e assistência a carga e correio, no que respeita ao tratamento físico da carga e do correio entre o terminal aéreo e a aeronave, os direitos concedidos ao abrigo da alínea a), subalíneas i) e ii), estão apenas sujeitos a restrições físicas ou operacionais decorrentes das disposições legislativas e regulamentares aplicáveis no território da outra Parte Contratante. Se essas restrições impedirem a autoassistência em escala e não existir concorrência efetiva entre fornecedores de serviços de assistência em escala, aqueles serviços devem ser oferecidos a todas as transportadoras aéreas em condições de igualdade e numa base não discriminatória; os preços dos referidos serviços não devem exceder o seu custo total, incluindo a remuneração razoável do ativo, após amortização.

Vendas, despesas realizadas localmente e transferência de fundos

4. Qualquer transportadora aérea de cada uma das Partes Contratantes pode comercializar serviços de transporte aéreo no território da outra Parte Contratante, diretamente e/ou, ao seu critério, por meio dos seus agentes de vendas, de outros intermediários por ela designados ou da internet. Cada transportadora aérea tem o direito de vender esses serviços de transporte e qualquer pessoa é livre de os adquirir na moeda do território em causa ou em qualquer outra moeda livremente convertível.

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

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

Modalidades de cooperação

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

a) Uma ou várias transportadoras aéreas das Partes Contratantes; e

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

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

desde que: i) todos os participantes nos referidos acordos disponham de autorização de rota adequada; e ii) os acordos preencham os requisitos em matéria de segurança operacional e de concorrência a que normalmente estão sujeitos. No caso dos transportes de passageiros vendidos em regime de partilha de códigos, o comprador deve ser informado, no ponto de venda e, em qualquer caso, antes do embarque, quanto ao fornecedor de transporte que irá prestar cada segmento do serviço.

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

b) Além disso, e sem prejuízo de qualquer outra disposição do presente Acordo, as transportadoras aéreas e os fornecedores indiretos de serviços de transporte de carga das Partes Contratantes são autorizados, sem restrições, a contratar serviços de transporte de carga de superfície em ligação com o transporte aéreo, de ou para quaisquer pontos situados no território da Jordânia e da União Europeia ou de países terceiros, nomeadamente serviços de transporte de e para todos os aeroportos que disponham de serviços alfandegários, incluindo, quando aplicável, o direito de transportar carga sob controlo aduaneiro, nos termos das disposições legislativas e regulamentares em vigor. Independentemente de ser transportada à superfície ou por via aérea, essa carga tem acesso às infraestruturas e aos serviços aduaneiros do aeroporto. As transportadoras aéreas podem optar por realizar o seu próprio transporte de superfície ou por prestar esse serviço através de acordos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície realizado por outras transportadoras aéreas e fornecedores indiretos de

transportes aéreos de carga. Esses serviços de transporte intermodal de carga podem ser oferecidos a um preço único, combinando o transporte aéreo e o transporte de superfície, desde que os expedidores não sejam induzidos em erro sobre as características do transporte.

Locação

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

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

c) A locação com tripulação (*wet-leasing*), por uma transportadora aérea das Partes Contratantes de uma aeronave de uma transportadora aérea de um país terceiro que não figure no anexo IV, para exercer direitos previstos no âmbito do presente Acordo, deve ter caráter excecional ou satisfazer necessidades temporárias. O contrato de locação deve ser submetido à aprovação prévia, quer da autoridade emissora da licença da transportadora aérea locadora, quer da autoridade competente da outra Parte Contratante em cujo território pretende operar a aeronave objeto do contrato de locação com tripulação.

Contratos de franquia e de utilização de marca

10. As transportadoras aéreas de cada uma das Partes Contratantes têm direito de celebrar contratos de franquia ou utilização de marca com empresas, incluindo transportadoras aéreas, de qualquer das Partes Contratantes ou de países terceiros, desde que as transportadoras aéreas tenham os poderes necessários e preencham as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares aplicadas pelas Partes Contratantes a tais contratos, com destaque para aquelas que requerem a revelação da identidade da transportadora responsável pelo serviço.

Atribuição de faixas horárias nos aeroportos

11. A atribuição de faixas horárias nos aeroportos situados nos territórios das Partes Contratantes é realizada de modo independente, transparente e não discriminatório. Todas as transportadoras aéreas são tratadas em condições de igualdade e de forma equitativa. Em conformidade com o n.º 5 do artigo 21.º (Comité Misto), as Partes Contratantes podem requerer uma reunião do Comité Misto para procurar resolver quaisquer questões relacionadas com a aplicação do presente número.

Artigo 9.º

Direitos aduaneiros e fiscalidade

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

2. Numa base de reciprocidade, são igualmente isentos dos impostos, imposições, direitos, emolumentos e taxas referidos no n.º 1, com exceção das taxas sobre o custo dos serviços prestados:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 10.º

Taxas de utilização dos aeroportos e das infraestruturas e serviços aeronáuticos

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

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

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

4. Nos processos de resolução de litígios em conformidade com o artigo 22.º (Resolução de diferendos e arbitragem) do presente Acordo, uma parte só é considerada em situação de incumprimento do disposto no presente artigo se: a) não proceder, num prazo razoável, à revisão da taxa ou prática que é objeto da queixa da outra Parte Contratante; ou b) na sequência dessa revisão, não adotar todas as medidas ao seu alcance para corrigir qualquer taxa ou prática inconsistente com o presente artigo.

Artigo 11.º

Preçário

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

2. As Partes Contratantes não podem exigir que as tarifas sejam registadas.

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

Artigo 12.º

Estatísticas

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

2. As Partes Contratantes cooperam no âmbito do Comité Misto, em conformidade com o artigo 21.º (Comité Misto) do presente Acordo, de modo a facilitar o intercâmbio de informações estatísticas para efeitos de controlo do desenvolvimento dos serviços aéreos objeto do presente Acordo.

TÍTULO II

COOPERAÇÃO REGULAMENTAR

Artigo 13.º

Segurança operacional da aviação

1. As Partes Contratantes asseguram que a sua legislação contempla, pelo menos, as normas especificadas na parte A do anexo III, nas condições indicadas abaixo.

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

3. Qualquer das Partes Contratantes pode solicitar a realização de consultas, a qualquer momento, sobre as normas de segurança aplicadas pela outra Parte Contratante.

4. Qualquer das autoridades competentes de uma das Partes Contratantes adota todas as medidas adequadas e imediatas, sempre que verifiquem que uma aeronave, um produto ou uma operação possam:

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

b) Suscitar sérias preocupações – na sequência de uma das inspeções previstas no n.º 2 – de que uma aeronave ou a sua exploração não obedecem às normas mínimas estabelecidas em aplicação da Convenção, da legislação especificada na parte A do anexo III do presente Acordo, ou da legislação jordana equivalente nos termos do n.º 1 do presente artigo, consoante o caso; ou

c) Suscitar sérias preocupações de que não se mantêm em vigor nem são aplicadas, efetivamente, as normas mínimas estabelecidas em aplicação da Convenção, da legislação especificada na parte A do anexo III do presente Acordo, ou da legislação jordana equivalente nos termos do n.º 1 do presente artigo, consoante o caso.

5. Se as autoridades competentes de uma das Partes Contratantes tomarem medidas ao abrigo do n.º 4, devem informar prontamente as autoridades competentes da outra Parte Contratante da adoção de tais medidas, apresentando as razões que as motivaram.

6. Se, apesar de ter deixado de haver razões para tal, as medidas adotadas em aplicação do n.º 4 não forem suspensas, qualquer das Partes Contratantes pode submeter a questão à apreciação do Comité Misto.

Artigo 14.º

Segurança da aviação

1. As Partes Contratantes asseguram que a sua legislação contempla, pelo menos, as normas especificadas na parte B do anexo III do presente Acordo, nas condições abaixo indicadas.

2. Atendendo a que a garantia de segurança das aeronaves civis e dos seus passageiros e tripulações constitui uma condição prévia fundamental para a exploração de serviços aéreos internacionais, as Partes Contratantes reafirmam o seu mútuo compromisso de salvaguardar a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e, nomeadamente, as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção, da Convenção Relativa 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 na 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 Contratantes sejam partes nessas convenções e em todas as restantes convenções e protocolos no domínio da segurança da aviação civil que ambas celebraram.

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

4. Nas suas relações mútuas, as Partes Contratantes devem agir em conformidade com as normas de segurança da aviação e, na medida em que as apliquem, as práticas recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e designadas por anexos à Convenção, na medida em que tais disposições de segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes. Ambas as Partes Contratantes 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.

5. Cada uma das Partes Contratantes deve assegurar que, no seu território, sejam tomadas medidas efetivas para proteger as aeronaves, rastrear os passageiros e a sua bagagem de mão e efetuar os controlos adequados da tripulação, da carga (incluindo bagagem de porão) e das provisões de bordo, antes e durante o embarque ou o carregamento, e que essas medidas sejam adaptadas em caso de aumento do nível de ameaça. Cada uma das Partes Contratantes concorda que as suas transportadoras aéreas podem ser instadas a observar as disposições de segurança da aviação referidas no n.º 4, prescritas pela outra Parte Contratante, em matéria de entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte Contratante.

6. Cada uma das Partes Contratantes deve igualmente atender qualquer pedido da outra Parte no sentido da adoção de medidas de segurança especiais razoáveis contra uma determinada ameaça. A menos que não seja razoavelmente possível devido a uma emergência, cada uma das Partes Contratantes 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 de transporte aéreo prestados em conformidade com o presente Acordo. Qualquer das Partes Contratantes pode requerer uma reunião do Comité Misto para discutir essas medidas de segurança, conforme prevê o artigo 21.º (Comité Misto) do presente Acordo.

7. Em caso de incidente ou 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 Contratantes devem prestar-se assistência mútua, facilitando as comunicações e tomando outras medidas adequadas, de modo a pôr rapidamente termo, e em condições de segurança, a esse incidente ou ameaça.

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

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

10. Sem prejuízo do disposto no artigo 4.º (Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações) do presente Acordo, a incapacidade de alcançar um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias a contar da data de apresentação do referido pedido constitui motivo para reter, revogar, limitar ou impor condições às autorizações de exploração das transportadoras aéreas dessa outra Parte Contratante.

11. Se necessário, por força de uma ameaça imediata e excecional, qualquer das Partes Contratantes pode tomar medidas interinas antes do termo do prazo de quinze (15) dias.

12. Em caso de plena observância, pela outra Parte Contratante, do disposto no presente artigo, as medidas adotadas nos termos do n.º 10 ficam suspensas.

Artigo 15.º

Gestão do tráfego aéreo

1. As Partes Contratantes asseguram que a sua legislação contempla as normas especificadas na parte C do anexo III do presente Acordo, nas condições abaixo indicadas.

2. As Partes Contratantes comprometem-se a desenvolver o mais elevado nível de cooperação no domínio da gestão do tráfego aéreo a fim de alargar o Céu Único Europeu à Jordânia, com vista a reforçar as atuais normas de segurança e a eficácia global das normas gerais de tráfego aéreo na Europa, a otimizar a capacidade e a reduzir ao mínimo os atrasos. Para o efeito, deve ser assegurada a participação adequada da Jordânia no Comité do Céu Único. O Comité Misto é responsável por verificar e facilitar a cooperação no domínio da gestão do tráfego aéreo.

3. Para facilitar a aplicação da legislação relativa ao Céu Único Europeu nos respetivos territórios:

a) A Jordânia deve adotar as medidas necessárias para ajustar as suas estruturas institucionais de gestão do tráfego aéreo ao Céu Único Europeu, nomeadamente através da criação de organismos nacionais de fiscalização competentes que, pelo menos no plano funcional, sejam independentes dos prestadores de serviços de navegação aérea; e

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

Artigo 16.º

Ambiente

1 As Partes Contratantes reconhecem a importância da proteção ambiental aquando da definição e da aplicação da política de aviação internacional.

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

3. Nenhuma das disposições do presente Acordo pode ser interpretada como limitando o direito de as autoridades competentes de uma das Partes Contratantes adotarem todas as medidas adequadas, no quadro da sua competência soberana, para prevenir ou, de algum modo, fazer face aos impactos ambientais do transporte aéreo, desde que essas medidas sejam totalmente coerentes com os seus direitos e obrigações à luz do direito internacional e aplicadas sem distinção de nacionalidade.

4. As Partes Contratantes asseguram que a sua legislação contempla as normas especificadas na parte D do anexo III do presente Acordo.

Artigo 17.º

Defesa do consumidor

As Partes Contratantes asseguram que a sua legislação contempla as normas relativas ao transporte aéreo especificadas na parte E do anexo III do presente Acordo.

Artigo 18.º

Sistemas informatizados de reservas

As Partes Contratantes Contratantes asseguram que a sua legislação contempla as normas especificadas na parte F do anexo III do presente Acordo.

Artigo 19.º

Aspetos sociais

As Partes Contratantes Contratantes asseguram que a sua legislação contempla as normas relativas ao transporte aéreo especificadas na parte G do anexo III do presente Acordo.

TÍTULO III

DISPOSIÇÕES INSTITUCIONAIS

Artigo 20.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 objetivos do Acordo.

2. Cada uma das Partes é responsável, no seu território, pela aplicação adequada do presente Acordo e, em particular, da legislação que estabelece as normas especificadas no anexo III.

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

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

Artigo 21.º

Comité Misto

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

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

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

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

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

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. Se uma das Partes considerar que uma decisão do Comité Misto não foi adequadamente aplicada pela outra Parte, a primeira pode requerer a apreciação da questão pelo Comité Misto. Se o Comité Misto não puder resolver a questão no prazo de dois meses a contar da sua apresentação, a Parte requerente pode tomar medidas de salvaguarda adequadas, nos termos do artigo 23.º (Medidas de salvaguarda) do presente Acordo.

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

9. Sem prejuízo do n.º 2, se o Comité Misto não decidir sobre determinada questão no prazo de seis meses a contar da data em que esta lhe tiver sido apresentada, as Partes podem adotar as medidas de salvaguarda temporárias que se revelem adequadas, nos termos do artigo 23.º (Medidas de salvaguarda) do presente Acordo.

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

11. O Comité Misto promove também a cooperação:

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

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

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

d) Acordando, com base em consenso, propostas, abordagens ou documentos de natureza processual diretamente relacionados com o funcionamento do Acordo.

12. As Partes Contratantes partilham o objetivo de maximizar as vantagens para os consumidores, companhias aéreas, trabalhadores e comunidades através da extensão do presente Acordo, de modo incluir os países terceiros. Para o efeito, o Comité Misto deve trabalhar no sentido de elaborar uma proposta sobre as condições e os procedimentos, incluindo eventuais alterações ao presente Acordo, que se revelem necessários para que os países terceiros possam ser partes no presente Acordo.

Artigo 22.º

Resolução de diferendos e arbitragem

1. As Partes Contratantes podem pedir ao Conselho de Associação, instituído nos termos do Acordo de Associação, que examine os eventuais diferendos relativos à aplicação ou interpretação do presente Acordo que não tenham sido resolvidos em conformidade com o artigo 21.º (Comité Misto) do presente Acordo.

2. O Conselho de Associação instituído nos termos do Acordo de Associação pode resolver o diferendo através de uma decisão.

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

4. Se as Partes Contratantes não forem capazes de resolver no âmbito do Comité Misto ou nos termos do n.º 2 o diferendo em causa, este deve ser submetido, a pedido de uma das Partes Contratantes, a um painel de arbitragem composto de três árbitros, segundo o procedimento a seguir estabelecido:

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

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

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

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

5. A pedido de uma das Partes Contratantes e na pendência da decisão final do painel, o painel de arbitragem pode ordenar à outra Parte Contratante que adote medidas cautelares provisórias.

6. As decisões, provisórias ou definitivas, do painel de arbitragem têm caráter vinculativo para as Partes Contratantes.

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

Artigo 23.º

Medidas de salvaguarda

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

2. Se uma das Partes Contratantes considerar que a outra não cumpriu uma das obrigações que lhe incumbem por força do presente Acordo, pode adotar 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.

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

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

5. Sem prejuízo do disposto na alínea d) do artigo 3.º (Autorização), na alínea d) no artigo 4.º (Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações) e nos artigos 13.º (Segurança operacional da aviação) e 14.º (Segurança da aviação), a Parte Contratante em causa não pode tomar medidas de salvaguarda antes de decorrido o prazo de um mês a contar da data da notificação prevista no n.º 3, salvo se o processo de consultas previsto no n.º 4 tiver sido concluído antes do termo do prazo fixado.

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

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

Artigo 24.º

Cobertura geográfica do Acordo

As Partes Contratantes comprometem-se a manter um diálogo constante de modo a assegurar a coerência do presente Acordo com o Processo de Barcelona, tendo em vista, como objetivo final, um Espaço de Aviação Comum Euromediterrânico. Por conseguinte, a possibilidade de mútuo acordo sobre alterações que tenham em conta acordos de aviação euromediterrânicos semelhantes deve ser estudada no âmbito do Comité Misto, em conformidade com o n.º 11 do artigo 21.º (Comité Misto).

Artigo 25.º

Relação com outros acordos

1. O disposto no presente Acordo prevalece sobre as correspondentes disposições dos acordos bilaterais vigentes entre a Jordânia e os Estados-Membros. Os atuais direitos de tráfego decorrentes desses acordos bilaterais, que não sejam abrangidos pelo presente Acordo, podem, todavia, continuar a ser exercidos, desde que não se verifique qualquer discriminação entre transportadoras aéreas da União Europeia com base na nacionalidade.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do presente artigo, e sob reserva do disposto no artigo 27.º (Denúncia), em caso de denúncia ou de cessação da aplicação provisória do presente Acordo, as Partes Contratantes podem, antes da denúncia, acordar sobre o regime aplicável aos serviços aéreos entre os respetivos territórios.

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

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

Artigo 26.º

Alterações

1. Se uma das Partes Contratantes pretender alterar o disposto no presente Acordo, notifica o Comité Misto em conformidade, para que este tome uma decisão. A alteração do presente Acordo entra em vigor após a conclusão dos procedimentos internos de cada uma das Partes Contratantes.

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

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

4. Logo que uma Parte Contratante elaborar nova legislação no domínio do transporte aéreo ou numa das áreas conexas abrangidas pelo anexo III, que possa afetar o bom funcionamento do presente Acordo, deve informar e consultar a outra Parte Contratante de forma tão estreita quanto possível. A pedido de uma das Partes Contratantes Contratantes, pode realizar-se, no Comité Misto, uma troca preliminar de pontos de vista.

5. Logo que uma Parte Contratante adotar nova legislação ou alterações à legislação em vigor no domínio do transporte aéreo ou numa das áreas conexas enumeradas no anexo III, que possam afetar o bom funcionamento do presente Acordo, deve notificar a outra Parte Contratante, o mais tardar trinta dias após a sua adoção. A pedido de qualquer das Partes Contratantes, 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 funcionamento adequado do presente Acordo.

6. Na sequência da troca de pontos de vista referida no n.º 5, o Comité Misto:

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

b) 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 funcionamento adequado do presente Acordo.

Artigo 27.º

Denúncia

1. O presente Acordo é celebrado por um período ilimitado.

2. Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte Contratante, por via diplomática, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. A notificação é enviada simultaneamente à ICAO. O presente Acordo cessa às 24.00 horas GMT do final da temporada de tráfego da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA), em curso um ano a contar da data de notificação escrita da denúncia, salvo se:

a) A notificação for retirada por acordo das Partes Contratantes antes de terminado este prazo; ou

b) A Parte Contratante, que não a parte que tiver denunciado o Acordo, solicitar um período de tempo mais longo, que não deve exceder 18 meses, de modo a garantir a negociação satisfatória do regime subsequente aplicável aos serviços aéreos entre os seus respetivos territórios.

Artigo 28.º

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

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

Artigo 29.º

Entrada em vigor

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

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do presente artigo, as Partes Contratantes acordam na aplicação provisória do presente Acordo a partir do primeiro dia do mês que se segue à primeira das duas datas seguintes: i) a data da última nota em que as partes se tenham notificado reciprocamente da conclusão dos procedimentos necessários para a aplicação provisória do presente Acordo ou ii) sob reserva dos procedimentos internos e/ou da legislação nacional das Partes Contratantes, consoante aplicável, a data do primeiro aniversário da assinatura do Acordo.

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

Feito em Bruxelas, aos quinze de dezembro de dois mil e dez, em duplo exemplar, nas línguas alemã, búlgara, checa, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, romena, sueca e árabe, fazendo igualmente fé todos os textos. Spanish, Swedish and Arabic languages, each text being equally authentic.

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



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България



Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



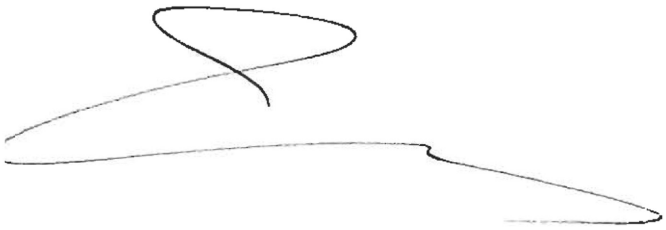
Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



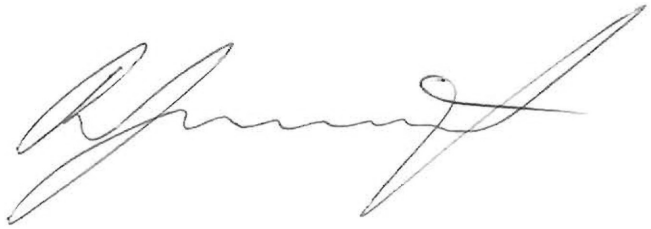
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



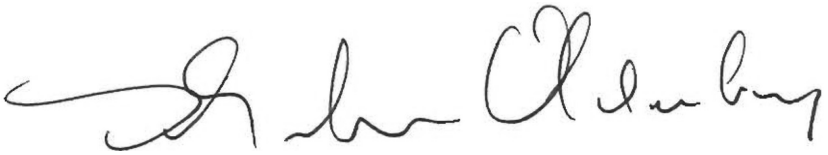
A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

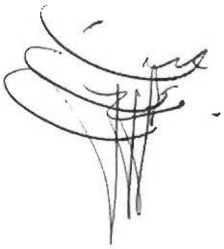


За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni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





عن المملكة الأردنية الهاشمية



ANEXO I

SERVIÇOS ACORDADOS E ROTAS ESPECIFICADAS

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

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

   a) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia: Pontos na União Europeia – um ou mais pontos intermédios nos países Euromed, países EACE, ou países enumerados no anexo IV – um ou mais pontos na Jordânia;

   b) No caso das transportadoras aéreas da Jordânia: Pontos na Jordânia – um ou mais pontos intermédios nos países Euromed, países EACE ou países enumerados no anexo IV – um ou mais pontos na União Europeia.

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

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

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

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

   c) Servir pontos intermédios, conforme especificado no n.º 2 do presente anexo, e pontos nos territórios das Partes Contratantes, independentemente da combinação ou ordem;

   d) Omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

   e) Transferir tráfego de qualquer uma das suas aeronaves para qualquer outra das suas aeronaves, em qualquer ponto;

   f) Efetuar escalas em quaisquer pontos, dentro e fora do território de qualquer das Partes Contratantes;

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

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

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

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

ANEXO II

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

1. A execução e a aplicação das disposições do presente Acordo, nomeadamente as normas especificadas no anexo III, com exceção da parte B desse anexo, devem ser objeto de uma avaliação sob a responsabilidade da União Europeia validada por uma decisão do Comité Misto. Essa avaliação deve ser efetuada na primeira das duas datas seguintes: i) a data em que a Jordânia notificar o Comité Misto da conclusão do processo de harmonização com base no anexo III do presente Acordo, ou ii) um ano após a entrada em vigor do presente Acordo.

2. Sem prejuízo do disposto no anexo I, os serviços acordados e as rotas especificadas no presente Acordo não incluem, até ser adotada a decisão referida no n.º 1 do presente anexo, o direito de as transportadoras aéreas das Partes Contratantes Contratantes exercerem direitos de quinta liberdade incluindo, no caso das transportadoras aéreas da Jordânia, entre pontos no território da União Europeia. Contudo, todos os direitos de tráfego já concedidos por um dos acordos bilaterais entre a Jordânia e os Estados-Membros da União Europeia podem continuar a ser exercidos na medida em que não se verifique qualquer discriminação entre transportadoras aéreas da União Europeia com base na nacionalidade.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do presente anexo, a execução e a aplicação das normas de segurança especificadas na parte B do anexo III devem ser objeto de uma avaliação sob a responsabilidade da União Europeia validada por uma decisão do Comité Misto. As partes confidenciais da legislação de segurança indicada na parte B do anexo III apenas devem ser partilhadas com a Jordânia uma vez adotada a referida decisão.

4. Todas as transportadoras aéreas das Partes Contratantes Contratantes beneficiarão do direito previsto na subalínea i) da alínea a) do artigo 8.º («Autoassistência em escala») no que se refere ao Queen Alia International Airport, o mais tardar em 1 de janeiro de 2016. Entretanto, todos os serviços de assistência em escala nesse aeroporto devem ser disponibilizados em condições de igualdade e numa base não discriminatória a todas as transportadoras aéreas; os preços dos referidos serviços não devem exceder o seu custo total, incluindo uma remuneração razoável dos ativos, após amortização.

ANEXO III

LISTA DAS REGRAS APLICÁVEIS À AVIAÇÃO CIVIL

A. SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO

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,

com a redação que lhe foi dada pelo seguinte ato:

— Regulamento (CE) n.º 2176/96 da Comissão, de 13 de novembro de 1996, que adapta ao progresso científico e técnico o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho

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

— Regulamento (CE) n.º 2871/2000 da Comissão, de 28 de dezembro de 2000, que adapta ao progresso científico e técnico o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º e artigos 12.º e 13.º, com exceção do n.º 1 do artigo 4.º do segundo período do n.º 2 do artigo 8.º e dos anexos I, II e III. No que se refere à aplicação do artigo 12.º, onde se lê «Estados--Membros» deve ler-se «Estados-Membros da União Europeia».

— Regulamento (CE) n.º 1899/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil

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

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

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º e artigos 12.º e 13.º, com exceção do n.º 1 do artigo 4.º do segundo período do n.º 2 do artigo 8.º e dos anexos I a III. No que se refere à aplicação do artigo 12.º, onde se lê «Estados-Membros» deve ler-se «Estados-Membros da União Europeia».

N.º 216/2008

Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro 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

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

N.º 94/56

Diretiva 94/56/CE do Conselho, de 21 de novembro de 1994, que estabelece os princípios fundamentais que regem os inquéritos sobre os acidentes e os incidentes no domínio da aviação civil

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º

N.º 2003/42

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

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

N.º 1702/2003

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

— Regulamento (CE) n.º 381/2005 da Comissão, de 7 março 2005, relativo à alteração do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção

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

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

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

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

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 4.º e anexo. Os períodos transitórios referidos no presente Acordo devem ser fixados pelo Comité Misto.

No 2042/2003

Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão, de 20 de novembro de 2003, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas

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

Com a redação que lhe foi dada pelos seguintes atos:

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

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

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

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

B. SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

N.º 300/2008

Regulamento (CE) n.º 300/2008 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 18.º, artigo 21.º, n.ºs 2 e 3 do artigo 24.º e anexo

N.º 820/2008

Regulamento (CE) n.º 820/2008 da Comissão, de 8 de agosto de 2008, que estabelece medidas para a aplicação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação

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

N.º 1217/2003

Regulamento (CE) n.º 1217/2003 da Comissão, de 4 de julho de 2003, que estabelece especificações comuns para os programas nacionais de controlo da qualidade da segurança no setor da aviação civil

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

N.º 1486/2003

Regulamento (CE) n.º 1486/2003 da Comissão, de 22 de agosto de 2003, que estabelece procedimentos para as inspeções da Comissão no domínio da segurança da aviação civil

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 16.º

N.º 1138/2004

Regulamento (CE) n.º 1138/2004 da Comissão, de 21 de junho de 2004, que estabelece uma delimitação comum das áreas críticas das zonas restritas de segurança nos aeroportos

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 8.º

C. 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)

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

N.º 550/2004

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 19.º

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 relativo ao espaço aéreo»)

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 11.º

N.º 552/2004

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º

N.º 2096/2005

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

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

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

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

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

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 1794/2006

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 17.º, artigos 18.º e 19.º e anexos I a VI

D. AMBIENTE

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 6.º e anexos I e II

N.º 2002/30

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

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

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

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

E. DEFESA DO CONSUMIDOR

N.º 90/314

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º

N.º 93/13

Diretiva 93/13/CEE do Conselho, de 5 de abril de 1993, relativa às cláusulas abusivas nos contratos celebrados com os consumidores

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

N.º 95/46

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 34.º

N.º 2027/97

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

com a redação que lhe foi dada pelo seguinte ato:

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 8.º

N.º 261/2004

Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro 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.º a 17.º

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 17.º e anexos I e II

F. SISTEMAS INFORMATIZADOS DE RESERVA

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

G. ASPETOS SOCIAIS

N.º 1989/391

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 16.º, 18.º e 19.º

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

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)

ANEXO IV

LISTA DOS OUTROS ESTADOS REFERIDOS NOS ARTIGOS 3.º E 4.º E NO ANEXO I

1. República da Islândia (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu)
2. Principado do Listenstaine (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu)
3. Reino da Noruega (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu)
4. Confederação Suíça (ao abrigo do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça)