COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 30.3.2006
COM(2006) 145 final

2006/0048 (CNS)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO E DOS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS ESTADOS-MEMBROS DA UNIÃO EUROPEIA, REUNIDOS NO CONSELHO

relativa à assinatura e aplicação provisória do Acordo euro-mediterrânico no domínio da aviação entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino de Marrocos, por outro

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO E DOS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS ESTADOS-MEMBROS DA UNIÃO EUROPEIA, REUNIDOS NO CONSELHO

relativa à celebração do Acordo euro-mediterrânico no domínio da aviação entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino de Marrocos, por outro

(apresentadas pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objectivos da proposta**

O Acordo euro-mediterrânico entre a Comunidade Europeia e o Reino de Marrocos no domínio da aviação foi negociado no âmbito de um mandato recebido do Conselho em Dezembro de 2004.

- **Contexto geral**

Baseado nas directrizes de negociação constantes do mandato, o texto do Acordo com Marrocos foi aprovado *ad referendum* na última ronda de negociações, em 14 de Dezembro de 2005, e rubricado por Jacques Barrot, Vice-Presidente da Comissão Europeia, e por Karim Ghellab, Ministro do Equipamento e dos Transportes de Marrocos, por ocasião da primeira Conferência Euromed dos Ministros dos Transportes realizada em Marraquexe em 15 de Dezembro de 2005. A assinatura do Acordo está prevista para o primeiro semestre de 2006.

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

Não há disposições em vigor neste domínio.

- **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

O Acordo com Marrocos constitui a primeira etapa do processo de reforço das relações entre a Comunidade Europeia e os países vizinhos da UE em matéria de aviação, conforme estabelecido na Comunicação da Comissão COM(2005) 79 final "Desenvolver a agenda da política externa comunitária no sector da aviação".

2) CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO

- **Consulta das partes interessadas**

Métodos de consulta, principais sectores abrangidos e perfil geral dos inquiridos

Ao longo do processo de negociação, a Comissão foi assistida por um fórum consultivo representativo do sector, que manteve uma participação activa nos trabalhos.

Síntese das respostas e modo como foram tidas em conta

Foram realizadas mais de seis reuniões com o fórum consultivo, durante as quais o então projecto de acordo foi submetido à apreciação do fórum. Todos os comentários foram devidamente tidos em conta.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Não foi necessário recorrer a peritos externos.

- **Avaliação de impacto**

O Acordo servirá de instrumento para alcançar o mais elevado nível de convergência possível entre Marrocos e a União Europeia em domínios de interesse económico, social e ambiental no sector da aviação:

No domínio económico: o Acordo prevê a adopção, pelas transportadoras de Marrocos, das mesmas normas aplicadas pelas transportadoras comunitárias em matéria de segurança intrínseca (*safety*) e extrínseca (*security*) e de concorrência;

No domínio ambiental: todos os regulamentos ambientais aplicáveis ao sector da aviação serão também adoptados por Marrocos;

No domínio social: Marrocos adoptará igualmente as normas europeias em matéria social relativas ao sector da aviação.

O Acordo prevê cláusulas de salvaguarda destinadas a permitir a rápida adopção de medidas caso se verifique um eventual desvio.

3) ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

- **Síntese da acção proposta**

Devido ao estádio adiantado das relações entre Marrocos e a União Europeia, o Acordo com Marrocos traduzir-se-á na integração, sem descontinuidades, do mercado de transportes marroquino no mercado único europeu, através de uma abordagem em duas fases, sempre baseada nos três pilares da política externa de aviação: uma convergência regulamentar (integração dos regulamentos CE no domínio da aviação, participação no Céu Único Europeu), associada a uma assistência técnica específica (através de instrumentos como o PAST), de modo a atingir o mais elevado grau possível de abertura do mercado. O resultado será um ambiente comercial sem restrições, onde os operadores serão livres de tomar decisões comerciais e exercerão a actividade de acordo com as normas mais exigentes nos domínios da segurança da aviação, ambiente e defesa do consumidor.

- **Base jurídica**

N.º 2 do artigo 80°, em conjugação com os n.º 2, primeira frase do primeiro parágrafo, e com o n.º 4 do artigo 300º.

- **Princípio da subsidiariedade**

Atendendo a que a proposta não é da competência exclusiva da Comunidade, é aplicável o princípio da subsidiariedade.

Os objectivos da proposta não poderão ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelas seguintes razões:

O Acordo euro-mediterrânico entre a Comunidade Europeia e o Reino de Marrocos no domínio da aviação não tem por único objectivo a abertura dos mercados das duas Partes, compreendendo também o alinhamento exaustivo da legislação relativa à aviação com partes fundamentais das regras e regulamentos comunitários, incluindo a segurança, a regulamentação económica e, em especial, o direito da concorrência, a gestão do tráfego aéreo e a defesa do consumidor. O Acordo permitirá ainda a abertura progressiva do acesso ao mercado entre Marrocos e a UE, com inúmeras oportunidades para os passageiros e para os sectores de actividade de ambas as Partes. Finalmente, o presente Acordo constitui um exemplo concreto das acções possíveis no quadro da parceria euro-mediterrânica.

Os objectivos da proposta serão alcançados de forma mais eficaz através da acção comunitária pelas razões seguintes:

O Acordo permite o alargamento simultâneo das suas condições aos 25 Estados-Membros, aplicando as mesmas regras, sem discriminação, e abrangendo todas as transportadoras aéreas comunitárias, independentemente da sua nacionalidade. A partir de agora, essas transportadoras poderão operar livremente a partir de qualquer ponto na União Europeia para qualquer ponto em Marrocos.

As oportunidades comerciais também aumentarão: com uma população de cerca de 31 milhões de habitantes no caso de Marrocos e de 450 milhões no caso da UE, a actual taxa de crescimento anual do tráfego aéreo é já de cerca de 7%. O levantamento de todas as restrições existentes entre Marrocos e a UE em termos de capacidade também poderá atrair novos concorrentes para o mercado e oferecer a oportunidade de operar para aeroportos subexplorados. Os novos direitos concedidos em áreas como a partilha de códigos e os contratos de locação com tripulação oferecerão novas possibilidades às transportadoras e dinamizarão o mercado.

Além disso, o alinhamento da legislação no domínio da aviação apenas poderá ser concretizado ao nível comunitário, dado as regras e regulamentos comunitários estarem compreendidos no âmbito de aplicação do Acordo.

Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta está em conformidade com o princípio da proporcionalidade pelas seguintes razões:

A partir da fase 1, será instituído um organismo misto para analisar as questões relacionadas com a execução do Acordo e decidir sobre a introdução de nova legislação. O Comité Misto procurará o desenvolvimento progressivo do Acordo, abordará as questões sociais e as propostas económicas em matéria de propriedade e controlo. Será composto por representantes da Comissão e dos Estados-Membros.

Além disso, os Estados-Membros continuarão a desempenhar as funções administrativas tradicionais exercidas no contexto do transporte aéreo internacional, mas ao abrigo de regras comuns aplicadas de modo uniforme.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumento proposto: outro.

Os outros instrumentos não seriam adequados pelas seguintes razões:

No sector da aviação, as relações bilaterais apenas podem ser estabelecidas através de acordos internacionais.

4) IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

A proposta não tem implicações no orçamento comunitário.

5) INFORMAÇÕES SUPLEMENTARES

- **Simulação, fase-piloto e período transitório**

Em relação à presente proposta, houve ou haverá um período transitório.

- **Espaço Económico Europeu**

O acto proposto incide sobre matéria do EEE, devendo, portanto, ser-lhe extensível.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO E DOS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS ESTADOS-MEMBROS DA UNIÃO EUROPEIA, REUNIDOS NO CONSELHO

relativa à assinatura e aplicação provisória do Acordo euro-mediterrânico no domínio da aviação entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino de Marrocos, por outro

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA E OS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS ESTADOS-MEMBROS, REUNIDOS NO CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80º, em conjugação com o n.º 2, primeira frase do primeiro parágrafo, e o n.º 4 do artigo 300º,

Considerando o seguinte:

(1) A Comissão negociou, em nome da Comunidade e dos Estados-Membros, um Acordo euro-mediterrânico no domínio da aviação com o Reino de Marrocos (a seguir designado por "Acordo");

(2) O Acordo foi rubricado em Marraquexe em 14 de Dezembro de 2005;

(3) O Acordo deverá ser assinado e aplicado a título provisório pela Comunidade e pelos Estados-Membros, sob reserva da sua eventual conclusão em data posterior;

(4) É necessário estabelecer disposições processuais para a participação da Comunidade e dos Estados-Membros no Comité Misto instituído nos termos do artigo 21° do Acordo e nos processos de arbitragem previstos no seu artigo 22°, bem como para a aplicação de certas disposições do Acordo, incluindo as referentes à adopção de medidas de salvaguarda, à concessão e revogação de direitos de tráfego e a determinadas questões de segurança,

DECIDEM:

Artigo 1º (Assinatura)

Sob reserva da sua eventual conclusão em data posterior, o Presidente do Conselho é autorizado a designar a pessoa com poderes para assinar, em nome da Comunidade, o Acordo euro-mediterrânico no domínio da aviação entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino de Marrocos, por outro. O texto do Acordo acompanha a presente decisão.

Artigo 2° (Aplicação provisória)

Na pendência da sua entrada em vigor, o Acordo será aplicado a título provisório pela Comunidade e pelos Estados-Membros a contar da data de assinatura.

Artigo 3° (Comité Misto)

1. A Comunidade e os Estados-Membros serão representados no Comité Misto instituído nos termos do artigo 21° do Acordo por representantes da Comissão e dos Estados-Membros.

2. A posição a adoptar pela Comunidade e pelos Estados-Membros no âmbito do Comité Misto no que respeita à alteração dos Anexos ao Acordo, bem como a quaisquer matérias abrangidas pelos seus artigos 6° ou 7° ou outras matérias da exclusiva competência da Comunidade, será definida pela Comissão. Nos restantes casos, a posição da Comunidade caberá ao Conselho, deliberando por maioria qualificada, sob proposta da Comissão.

3. A posição da Comunidade e dos Estados-Membros no Comité Misto será apresentada pela Comissão.

Artigo 4º (Arbitragem)

1. A Comissão representará a Comunidade e os Estados-Membros nos processos de arbitragem nos termos do artigo 22° do Acordo.

2. A decisão sobre a suspensão da concessão de benefícios nos termos do n.º 6 do artigo 22° do Acordo será adoptada pelo Conselho sob proposta da Comissão. O Conselho deliberará por maioria qualificada.

3. A adopção de quaisquer outras medidas adequadas nos termos do artigo 22° do Acordo, em domínios da competência exclusiva da Comunidade, caberá à Comissão, com o apoio de um comité especial de representantes dos Estados-Membros nomeados pelo Conselho.

Artigo 5° (Medidas de salvaguarda)

1. A decisão de adoptar medidas de salvaguarda nos termos do artigo 23° do Acordo será tomada, por iniciativa própria ou a pedido de um Estado-Membro, pela Comissão, a qual será assistida por um comité especial de representantes dos Estados-Membros nomeados pelo Conselho.

2. Sempre que um Estado-Membro pedir à Comissão que aplique medidas de salvaguarda, apresentar-lhe-á as informações necessárias para justificar o seu pedido. A Comissão tomará uma decisão sobre o referido pedido no prazo de um mês ou, em caso de urgência, no prazo de 10 dias úteis, e informará o Conselho e os Estados-Membros da sua decisão. Qualquer Estado-Membro poderá submeter a decisão da Comissão à apreciação do Conselho no prazo de 10 dias úteis a contar da sua notificação. O Conselho poderá tomar uma decisão diferente no prazo de um mês a contar da data em que a questão lhe foi submetida. O Conselho deliberará por maioria qualificada.

Artigo 6° (Direitos de tráfego)

1. Os Estados-Membros informarão previamente a Comissão de qualquer decisão que pretendam adoptar nos termos dos artigos 3° ou 4° do Acordo.

2. Se a Comissão determinar, em qualquer momento, que uma decisão que um Estado-Membro adoptou ou tenciona adoptar nos termos dos artigos 3º ou 4º do Acordo é incompatível com este último, submeterá uma decisão a esse Estado-Membro convidando-o a tomar as medidas adequadas para lhe dar cumprimento. A Comissão informará o Conselho e os outros Estados-Membros dessa decisão. Qualquer Estado-Membro poderá submeter a decisão da Comissão à apreciação do Conselho no prazo de 10 dias úteis a contar da sua notificação. O Conselho poderá tomar uma decisão diferente no prazo de um mês a contar da data em que a questão lhe foi submetida. O Conselho deliberará por maioria qualificada.

Artigo 7° (Segurança intrínseca)

Os Estados-Membros informarão imediatamente a Comissão sobre quaisquer pedidos ou notificações por si apresentadas ou recebidas nos termos do artigo 13° do Acordo.

Artigo 8º (Segurança extrínseca)

Os Estados-Membros informarão imediatamente a Comissão sobre quaisquer pedidos ou notificações por si apresentadas ou recebidas nos termos do artigo 14° do Acordo.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente

2006/0048 (CNS)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO E DOS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS ESTADOS-MEMBROS DA UNIÃO EUROPEIA, REUNIDOS NO CONSELHO

relativa à celebração do Acordo euro-mediterrânico no domínio da aviação entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino de Marrocos, por outro

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA E OS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS ESTADOS-MEMBROS, REUNIDOS NO CONSELHO,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80º, em conjugação com o n.º 2, primeira frase do primeiro parágrafo, com o n.º 3, primeiro parágrafo, e com o n.º 4 do artigo 300º,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu,

Considerando o seguinte:

(1) A Comissão negociou, em nome da Comunidade e dos Estados-Membros, um Acordo euro-mediterrânico no domínio da aviação com o Reino de Marrocos (a seguir designado por "Acordo");

(2) O Acordo foi assinado em ....;

(3) O Acordo deverá ser aprovado pela Comunidade e pelos Estados-Membros;

(4) É necessário estabelecer disposições processuais para a participação da Comunidade e dos Estados-Membros no Comité Misto instituído nos termos do artigo 21° do Acordo e nos processos de arbitragem previstos no seu artigo 22°, bem como para a aplicação de certas disposições do Acordo, incluindo as referentes à adopção de medidas de salvaguarda, concessão e revogação de direitos de tráfego e a determinadas questões de segurança,

DECIDEM:

Artigo 1° (Aprovação)

1. O Acordo euro-mediterrânico no domínio da aviação entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino de Marrocos, por outro, é aprovado em nome da Comunidade. O texto do Acordo acompanha a presente decisão.

2. Logo que concluídos os procedimentos internos necessários para a entrada em vigor do Acordo, cada Estado-Membro transmitirá ao Secretariado do Conselho a nota diplomática prevista no seu artigo 29°.

3. O Presidente do Conselho é autorizado a designar a pessoa com poderes para entregar ao Reino de Marrocos as notas diplomáticas previstas no artigo 29º do Acordo, em nome da Comunidade e dos seus Estados-Membros. *[Baseado no artigo 25° do Acordo com os Estados Unidos, que o Serviço Jurídico sugere seja inserido no artigo 29°.]*

Artigo 2° (Comité Misto)

1. A Comunidade e os Estados-Membros serão representados no Comité Misto instituído nos termos do artigo 21° do Acordo por representantes da Comissão e dos Estados-Membros.

2. A posição a adoptar pela Comunidade e pelos Estados-Membros no âmbito do Comité Misto no que respeita à alteração dos Anexos ao Acordo, bem como a quaisquer matérias abrangidas pelos seus artigos 6° ou 7° ou outras matérias da exclusiva competência da Comunidade, será definida pela Comissão. Nos restantes casos, a posição da Comunidade caberá ao Conselho, deliberando por maioria qualificada, sob proposta da Comissão.

3. A posição da Comunidade e dos Estados-Membros no Comité Misto será apresentada pela Comissão.

Artigo 3º (Arbitragem)

1. A Comissão representará a Comunidade e os Estados-Membros nos processos de arbitragem nos termos do artigo 22° do Acordo.

2. A decisão sobre a suspensão da concessão de benefícios nos termos do n.º 6 do artigo 22° do Acordo será adoptada pelo Conselho sob proposta da Comissão. O Conselho deliberará por maioria qualificada.

3. A adopção de quaisquer outras medidas adequadas, nos termos do artigo 22° do Acordo, em domínios da competência exclusiva da Comunidade, caberá à Comissão, que será assistida por um comité especial de representantes dos Estados-Membros nomeados pelo Conselho.

Artigo 4° (Medidas de salvaguarda)

1. A decisão de adoptar medidas de salvaguarda nos termos do artigo 23° do Acordo será tomada, por iniciativa própria ou a pedido de um Estado-Membro, pela Comissão, a qual será assistida por um comité especial de representantes dos Estados-Membros nomeados pelo Conselho.

2. Sempre que um Estado-membro pedir à Comissão que aplique medidas de salvaguarda, apresentará à Comissão as informações necessárias para justificar o seu pedido. A Comissão tomará uma decisão sobre o referido pedido no prazo de um mês ou, em caso de urgência, no prazo de 10 dias úteis, e informará o Conselho e os Estados-Membros da sua decisão. Qualquer Estado-Membro poderá submeter a decisão da Comissão à apreciação do Conselho no prazo de 10 dias úteis a contar da sua notificação. O Conselho poderá tomar uma decisão diferente no prazo de um mês a contar da data em que a questão lhe foi submetida. O Conselho deliberará por maioria qualificada.

Artigo 5° (Direitos de tráfego)

1. Os Estados-Membros informarão previamente a Comissão de qualquer decisão que pretendam adoptar nos termos dos artigos 3° ou 4° do Acordo.

2. Se a Comissão determinar, em qualquer momento, que uma decisão que um Estado-Membro adoptou ou tenciona adoptar nos termos dos artigos 3º ou 4º do Acordo é incompatível com este último, submeterá uma decisão a esse Estado-Membro convidando-o a tomar as medidas adequadas para lhe dar cumprimento. A Comissão informará o Conselho e os outros Estados-Membros dessa decisão. Qualquer Estado-Membro poderá submeter a decisão da Comissão à apreciação do Conselho no prazo de 10 dias úteis a contar da sua notificação. O Conselho poderá tomar uma decisão diferente no prazo de um mês a contar da data em que a questão lhe foi submetida. O Conselho deliberará por maioria qualificada.

Artigo 6° (Segurança intrínseca)

Os Estados-Membros informarão imediatamente a Comissão sobre quaisquer pedidos ou notificações por si apresentadas ou recebidas nos termos do artigo 13° do Acordo.

Artigo 7º (Segurança extrínseca)

Os Estados-Membros informarão imediatamente a Comissão sobre quaisquer pedidos ou notificações por si apresentadas ou recebidas nos termos do artigo 14° do Acordo.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO

ACORDO EURO-MEDITERRÂNICO NO DOMÍNIO DA AVIAÇÃO
ENTRE
A COMUNIDADE EUROPEIA
E OS SEUS ESTADOS-MEMBROS, por um lado,
E
O REINO DE MARROCOS, por outro

O REINO DA BÉLGICA,

A REPÚBLICA CHECA,

O REINO DA DINAMARCA,

A REPÚBLICA FEDERAL DA ALEMANHA,

A REPÚBLICA DA ESTÓNIA,

A REPÚBLICA HELÉNICA,

O REINO DE ESPANHA,

A REPÚBLICA FRANCESA,

A IRLANDA,

A REPÚBLICA ITALIANA,

A REPÚBLICA DE CHIPRE,

A REPÚBLICA DA LETÓNIA,

A REPÚBLICA DA LITUÂNIA,

O GRÃO-DUCADO DO LUXEMBURGO,

A REPÚBLICA DA HUNGRIA,

A REPÚBLICA DE MALTA,

O REINO DOS PAÍSES BAIXOS,

A REPÚBLICA DA ÁUSTRIA,

A REPÚBLICA DA POLÓNIA,

A REPÚBLICA PORTUGUESA,

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 que institui a Comunidade Europeia, a seguir designados por "Estados-Membros", e

A COMUNIDADE EUROPEIA,

a seguir designada por "Comunidade", por um lado, e

O REINO DE MARROCOS,

a seguir designado por "Marrocos", por outro,

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

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

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

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

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

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

Desejando garantir condições de concorrência equitativas para as transportadoras aéreas;

Reconhecendo que as subvenções governamentais podem falsear a concorrência entre transportadoras aéreas e comprometer a realização dos objectivos de base do presente Acordo;

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

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

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

Considerando que um acordo entre a Comunidade Europeia e Marrocos poderá servir de referência nas relações euro-mediterrânicas no domínio da aviação, de modo a promover plenamente os benefícios da liberalização num sector económico crucial;

Tomando nota de que os acordos deste tipo se destinam a ser aplicados de uma forma progressiva mas integral e que um mecanismo adequado pode assegurar uma harmonização cada vez mais estreita com a legislação comunitária,

Acordaram no seguinte:

Artigo 1º

Definições

Salvo disposição em contrário, para efeitos do presente Acordo, entende-se por:

1. "Serviço acordado" e "Rota especificada": o transporte aéreo internacional realizado nos termos do artigo 2° e do Anexo 1 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 quaisquer dúvidas, os transportes aéreos regulares e não regulares (*charter*) e os serviços de carga completa;

4. "Acordo de Associação": o Acordo euro-mediterrânico que estabelece uma associação entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino de Marrocos, por outro, assinado em Bruxelas em 26 de Fevereiro de 1996;

5. "Licença de exploração comunitária": as licenças de exploração das transportadoras aéreas estabelecidas na Comunidade Europeia, concedidas e mantidas nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas.

6. “Convenção": a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944, incluindo:

   a) quaisquer alterações que tenham entrado em vigor nos termos da alínea a) do artigo 94º da Convenção e sido ratificadas por Marrocos e pelo Estado ou Estados-Membros da Comunidade Europeia, conforme pertinente para a matéria em causa, e

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

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

8. "Partes": por um lado, a Comunidade ou os Estados-Membros, ou a Comunidade e os seus Estados-Membros, de acordo com os respectivos poderes, e, por outro, Marrocos;

9. "Nacionais”: quaisquer pessoas singulares ou colectivas que tenham nacionalidade marroquina, no caso da Parte marroquina, ou nacionalidade de um Estado-Membro, no caso da Parte europeia, na medida em que, tratando-se de pessoas colectivas, se mantenham sempre sob o controlo efectivo, quer directamente quer por participação maioritária, de pessoas singulares ou colectivas com nacionalidade marroquina, no caso da Parte marroquina, ou de pessoas singulares ou colectivas com nacionalidade de um Estado-Membro ou de um dos países terceiros enumerados no anexo 5, no caso da Parte europeia;

10. “Subvenções”: quaisquer contribuições financeiras concedidas pelas autoridades ou por uma organização regional ou outra entidade pública, nomeadamente nos seguintes casos:

    a) quando uma prática de um Estado, organismo regional ou outra entidade pública envolver uma transferência directa de fundos, nomeadamente subsídios, empréstimos ou injecções de capitais, a potencial transferência directa de fundos para a empresa ou a aceitação do passivo da empresa, designadamente concessão de garantias de empréstimos;

    b) quando um Estado, organismo regional ou outra entidade pública, renunciar ou não proceder à cobrança de receitas normalmente exigíveis;

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

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

concedendo por este meio uma vantagem.

11. "Transporte aéreo internacional": o transporte aéreo que sobrevoa o espaço aéreo sobre o território de mais de um Estado;

12. "Preço": as tarifas aplicadas pelas transportadoras aéreas ou pelos seus agentes por um serviço de transporte aéreo de passageiros, bagagem e/ou carga (à excepção do correio), incluindo o transporte de superfície em ligação com o transporte aéreo internacional, quando aplicável, bem como as condições que regulam a sua aplicação;

13. "SESAR": a execução técnica do Céu Único Europeu, a qual prevê o desenvolvimento e a implantação coordenada e sincronizada de novas gerações de sistemas de gestão de tráfego aéreo; e

14. "Território": no caso do Reino de Marrocos, o território (continental e insular) e as águas interiores e territoriais sob a sua soberania ou jurisdição e, no caso da Comunidade Europeia, o território (continental e insular) e as águas interiores e territoriais a que se aplica o Tratado que institui a Comunidade Europeia e nas condições previstas no Tratado ou em qualquer outro instrumento que venha a suceder-lhe. A aplicação do presente Acordo ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido relativamente ao diferendo sobre a soberania do território em que o aeroporto se encontra situado. A aplicação do presente Acordo ao aeroporto de Gibraltar fica suspensa até que seja aplicado o regime previsto na Declaração Conjunta dos Ministros dos Negócios Estrangeiros do Reino de Espanha e do Reino Unido, de 2 de Dezembro de 1987.

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES ECONÓMICAS

Artigo 2º

Direitos de tráfego

1. Salvo disposição em contrário prevista no Anexo 1, cada Parte concederá à outra Parte, no que se refere à realização de transportes aéreos internacionais pelas transportadoras aéreas da outra Parte, os direitos seguintes:

   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 o 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 será interpretada como conferindo ás transportadoras áereas:

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

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

Artigo 3º

Autorização

Após recepção dos pedidos de autorização de exploração de uma transportadora aérea de uma Parte, as autoridades competentes da outra Parte emitirão as autorizações adequadas no prazo processual mais curto, desde que:

a) no caso das transportadoras aéreas de Marrocos:

– a transportadora aérea tenha o seu local de estabelecimento principal e, se for caso disso, a sua sede social em Marrocos, e seja titular de uma licença ou qualquer outro documento equivalente segundo o direito do Reino de Marrocos;

– o controlo regulamentar efectivo da transportadora aérea seja exercido e mantido por Marrocos; e

– a transportadora aérea seja propriedade e continue a ser propriedade, directamente ou através de participação maioritária, de Marrocos e/ou de nacionais de Marrocos e seja sempre efectivamente controlada por Marrocos e/ou por nacionais de Marrocos, ou seja propriedade e continue a ser propriedade, directamente ou através de participação maioritária, dos Estados Membros e/ou de nacionais dos Estados-Membros, e seja sempre efectivamente controlada pelos Estados-Membros e/ou por nacionais de Estados-Membros;

b) no caso das transportadoras aéreas da Comunidade Europeia:

– a transportadora aérea tenha o seu local de estabelecimento principal e, se for caso disso, a sua sede social no território de um Estado-Membro da Comunidade Europeia, nos termos do Tratado que institui a Comunidade Europeia, e seja titular de uma licença de exploração comunitária; e

– o controlo regulamentar efectivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da Comunidade Europeia responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada;

– a transportadora aérea seja propriedade e continue a ser propriedade, directamente ou através de participação maioritária, de Estados-Membros e/ou de nacionais dos Estados-Membros, ou de outros Estados enumerados no Anexo 5, e/ou dos nacionais desses outros Estados;

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

d) sejam mantidas e aplicadas as disposições estabelecidas nos artigos 13º (Segurança intrínseca) e 14º (Segurança extrínseca).

Artigo 4º

Cancelamento da autorização

1. As autoridades competentes de cada Parte poderão cancelar, suspender ou limitar as autorizações de exploração ou, de outro modo, suspender ou limitar as operações de uma transportadora aérea da outra Parte sempre que:

a) no caso das transportadoras aéreas de Marrocos:

– a transportadora aérea não tenha o seu local de estabelecimento principal ou, se for caso disso, a sua sede social em Marrocos, ou não seja titular de uma licença de exploração ou qualquer outro documento equivalente segundo o direito aplicável de Marrocos;

– o controlo regulamentar efectivo da transportadora aérea não seja exercido e mantido por Marrocos; ou

– a transportadora aérea não seja propriedade, nem seja efectivamente controlada, directamente ou através de participação maioritária, por Marrocos e/ou por nacionais de Marrocos ou por Estados-Membros e/ou por nacionais de Estados-Membros;

b) no caso das transportadoras aéreas da Comunidade Europeia:

– a transportadora aérea não tenha o seu local de estabelecimento principal ou, se for caso disso, a sua sede social no território de um Estado-Membro da Comunidade Europeia, nos termos do Tratado que institui a Comunidade Europeia ou não seja titular de uma licença de exploração comunitária;

– o controlo regulamentar efectivo da transportadora aérea não seja exercido nem mantido pelo Estado-Membro da Comunidade Europeia 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 efectivamente controlada, directamente ou através de participação maioritária, por Estados-Membros e/ou por nacionais de Estados-Membros ou pelos outros Estados enumerados no Anexo 5 e/ou pelos nacionais desses outros Estados;

c) a transportadora aérea não tenha aplicado as disposições legislativas e regulamentares especificadas no artigo 5º (Aplicação da legislação) do presente Acordo, ou

d) não sejam mantidas e aplicadas as disposições estabelecidas nos artigos 13º (Segurança intrínseca) e 14º (Segurança extrínseca).

2. Salvo nos casos em que seja indispensável tomar medidas imediatas para evitar novas infracções ao disposto nas alíneas c) ou d) do n.º 1 do presente artigo, os direitos concedidos ao abrigo do mesmo apenas poderão ser exercidos mediante consulta das autoridades competentes da outra Parte.

Artigo 4º-A

Investimento

A participação maioritária ou o controlo efectivo de uma transportadora aérea de Marrocos por um Estado-Membro ou por nacionais seus, ou de uma transportadora aérea da Comunidade Europeia por Marrocos ou por nacionais seus, está sujeita a uma decisão preliminar do Comité Misto instituído nos termos do presente Acordo.

Tal decisão especificará as condições aplicáveis à exploração dos serviços acordados nos termos do presente Acordo, bem como aos serviços entre os países terceiros e as Partes.

As disposições do n.º 9 do artigo 21° do presente Acordo não se aplicam a estas decisões.

Artigo 5º

Aplicação da legislação

1. Quando entrarem, permanecerem ou saírem do território de uma Parte, as transportadoras aéreas da outra Parte cumprirão as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis nesse território relativas à entrada ou saída de aeronaves afectas ao transporte aéreo internacional ou à exploração e navegação de tais aeronaves.

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

Artigo 6º

Concorrência

No âmbito do presente Acordo, serão de aplicação as disposições do Capítulo II ("Concorrência e outras disposições em matéria económica") do título IV do Acordo de Associação, excepto se o presente Acordo contiver normas mais específicas.

Artigo 7º

Subvenções

1. As Partes reconhecem que as subvenções públicas às transportadoras aéreas distorcem ou ameaçam distorcer a concorrência ao favorecerem determinadas empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo, comprometem os objectivos de base do Acordo e são incompatíveis com o princípio de um espaço aberto da aviação.

2. Se a concessão de subvenções públicas a uma ou várias transportadoras aéreas abrangidas pelo presente Acordo for considerada indispensável para atingir um objectivo legítimo, essas subvenções serão proporcionais ao objectivo, transparentes e concebidos de modo a minimizar, na medida do possível, as suas consequências negativas para as transportadoras aéreas da outra Parte. A Parte que concede essas subvenções informará prontamente a outra Parte da intenção de as conceder e da sua coerência com os critérios definidos no presente Acordo.

3. Se uma Parte considerar que uma subvenção concedida pela outra Parte ou, se for caso disso, por um organismo público ou estatal de um país que não seja uma das Partes não preenche os critérios definidos no n.º 2, poderá apresentar um pedido de reunião do Comité Misto, conforme previsto no artigo 21º, para analisar a questão e desenvolver as respostas adequadas às preocupações consideradas legítimas.

4. Quando um diferendo não puder ser resolvido pelo Comité Misto, as Partes salvaguardam a possibilidade de aplicar as respectivas medidas anti-subvenções.

5. As disposições do presente artigo não prejudicam as disposições legislativas e regulamentares das Partes relativas a serviços aéreos essenciais e obrigações de serviço público nos seus territórios.

Artigo 8º

Oportunidades comerciais

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

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

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

    i) o direito de prestar o seu próprio serviço de assistência em escala (“auto-assistência em escala”) ou, ao seu critério,

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

b) No caso das seguintes categorias de serviços de assistência em terra, a saber, assistência a bagagem, assistência de operações na pista, assistência de combustível e óleo e assistência a carga e correio, no que respeita ao tratamento físico da carga e do correio entre o terminal aéreo e a aeronave, os direitos concedidos ao abrigo das subalíneas i) e ii) da alínea a) apenas serão sujeitos às restrições especiais de espaço ou capacidade disponíveis que decorram da necessidade de manter a exploração segura do aeroporto. Se essas restrições impedirem a auto-assistência em escala e não existir concorrência efectiva entre fornecedores de serviços de assistência em escala, todos esses serviços serão oferecidos em condições de igualdade e numa base adequada a todas as transportadoras aéreas; os preços dos referidos serviços não excederão o seu custo total, incluindo uma rendibilidade razoável do activo, depois de amortizações.

4. Qualquer transportadora aérea de cada uma das Partes poderá comercializar serviços de transporte aéreo no território da outra Parte, directamente e/ou, ao seu critério, através dos seus agentes de vendas ou outros intermediários por ela designados. Cada transportadora aérea terá o direito de vender esses serviços de transporte e qualquer pessoa será livre de os adquirir na moeda desse território ou em qualquer outra moeda livremente convertível.

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

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

7. Ao explorar ou oferecer serviços nos termos do Acordo, qualquer transportadora aérea de uma Parte poderá celebrar acordos de cooperação comercial, nomeadamente relativos à reserva de capacidade ou partilha de códigos com:

a) uma ou várias transportadoras aéreas das Partes; e

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

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

desde que: i) todos os participantes nos referidos acordos tenham os devidos poderes para o efeito e ii) os acordos preencham os requisitos em matéria de segurança e de concorrência a que normalmente estão sujeitos. No caso dos transportes de passageiros vendidos em regime de partilha de códigos, o comprador será informado, no ponto de venda e, em qualquer caso, antes do embarque, do 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 serão sujeitos à legislação e regulamentação 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. Ao decidir sobre qualquer acordo especial, os fornecedores de transporte de superfície podem considerar, designadamente, o interesse dos consumidores e os 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 fornecedores indirectos de serviços de transporte de carga das Partes serão autorizados, sem restrições, a contratar quaisquer serviços de transporte de carga de superfície em ligação com o transporte aéreo internacional, de ou para quaisquer pontos situados no território de Marrocos e da Comunidade 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 terá acesso às instalações e aos controlos aduaneiros do aeroporto. As transportadoras aéreas poderão optar por realizar o seu próprio transporte de superfície ou por prestar esse serviço através de acordos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície realizado por outras transportadoras aéreas e fornecedores indirectos de transportes aéreos de carga. Esses serviços de transporte intermodal de carga poderão ser oferecidos a um preço único, combinando o transporte aéreo e o transporte de superfície, desde que os expedidores não sejam induzidos em erro sobre as características do transporte.

Artigo 9º

Direitos aduaneiros e taxas

1. À chegada ao território de uma Parte, as aeronaves utilizadas no transporte aéreo internacional pelas transportadoras aéreas da outra Parte, o seu equipamento normal, combustível, lubrificantes, consumíveis técnicos, equipamento de terra, peças sobressalentes (incluindo motores), provisões de bordo (nomeadamente alimentos e bebidas, incluindo bebidas alcoólicas, tabaco e demais produtos para venda ou consumo dos passageiros, em quantidades limitadas, durante o voo, mas não se limitando a estes) e outros artigos destinados ou usados exclusivamente durante a operação ou a manutenção da aeronave utilizada no transporte aéreo internacional

estarão isentos, em condições de reciprocidade, de todas as restrições à importação, impostos sobre a propriedade e sobre o capital, direitos aduaneiros, impostos especiais de consumo e outros emolumentos e taxas equiparadas: a) cobrados pelas autoridades nacionais ou locais ou pela Comunidade Europeia e b) não baseados no custo dos serviços prestados, na condição de esses equipamentos e provisões permanecerem a bordo da aeronave.

2. Numa base de reciprocidade, serão igualmente isentos dos impostos, imposições, direitos, emolumentos e taxas referidos no n.º 1 do presente artigo, à excepção das taxas sobre o custo dos serviços prestados:

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

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

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

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

e) o equipamento de segurança para utilização nos aeroportos ou terminais de carga.

3. O presente Acordo não isenta dos impostos, imposições, direitos, emolumentos e taxas equivalentes às referidas no n.º 1 o combustível fornecido por uma Parte às transportadoras aéreas no interior do seu território. À entrada, durante a sua permanência ou à saída do território de uma Parte, as disposições legislativas e regulamentares dessa Parte relativas à venda, fornecimento e utilização de combustível para aeronaves deverão ser aplicadas pelas transportadoras aéreas da outra Parte.

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

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

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

Artigo 10º

Taxas de utilização

1. Uma Parte não imporá nem permitirá que sejam impostas às transportadoras aéreas da outra Parte taxas de utilização mais elevadas que as aplicadas às suas próprias transportadoras aéreas que exploram serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. O aumento das taxas existentes ou a cobrança de novas taxas só terão lugar após as adequadas consultas entre autoridades competentes em matéria de cobrança e transportadoras aéreas de cada Parte. Os utilizadores deverão ser informados com uma antecedência razoável sobre qualquer proposta de alteração das taxas de utilização, de modo a permitir-lhes pronunciar-se antes de essas alterações terem lugar. As Partes também promoverão o intercâmbio dessas informações, se tal se revelar necessário para permitir uma avaliação exacta da razoabilidade, justificação e repartição das referidas taxas, de acordo com os princípios definidos no presente artigo.

Artigo 11º

Preços

Os preços dos serviços de transporte aéreo prestados nos termos do presente Acordo serão fixados livremente e não carecem de aprovação; poderá contudo ser exigida a sua notificação apenas para efeitos de informação. Os preços a cobrar pelo transporte integralmente efectuado no interior da Comunidade serão subordinados ao direito comunitário.

Artigo 12º

Estatísticas

As autoridades competentes de cada Parte fornecerão às autoridades competentes da outra Parte, mediante pedido, as informações e estatísticas de tráfego das transportadoras aéreas autorizadas por uma Parte a realizar os serviços acordados de ou para o território da outra Parte no mesmo formato em que foram elaboradas e apresentadas pelas transportadoras aéreas autorizadas às suas autoridades nacionais competentes. Quaisquer dados estatísticos adicionais relativos ao volume de tráfego que as autoridades competentes de uma Parte possam solicitar às autoridades da outra Parte serão, a pedido de qualquer das Partes, analisados no âmbito do Comité Misto.

TÍTULO II

COOPERAÇÃO A NÍVEL REGULAMENTAR

Artigo 13º

Segurança intrínseca da aviação

1. As Partes actuarão em conformidade com as disposições da legislação comunitária em matéria de segurança da aviação especificada no Anexo 6.A, de acordo com as condições abaixo definidas.

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

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

4. Nenhuma das disposições do presente Acordo será interpretada como limitando o direito de as autoridades competentes de uma Parte adoptarem todas as medidas adequadas e imediatas, sempre que verifique que uma aeronave, produto ou operação possam:

   a) Não satisfazer as normas mínimas estabelecidas em aplicação da Convenção ou da legislação especificada no Anexo 6.A, consoante o caso, ou

   b) Suscitar sérias preocupações – na sequência de uma das inspecções previstas no n.º 2 - de que uma aeronave ou a sua exploração não obedecem às normas mínimas estabelecidas em aplicação da Convenção ou da legislação especificada no Anexo 6. A, consoante o caso, ou

   c) Suscitar sérias preocupações de que as normas mínimas estabelecidas em aplicação da Convenção ou da legislação especificada no Anexo 6.A não se mantêm em vigor nem são aplicadas, efectivamente, consoante o caso.

5. Se as autoridades competentes de uma Parte tomarem medidas ao abrigo do n.º 4, informarão prontamente as autoridades competentes da outra Parte da adopção de tais medidas, apresentando as razões que a motivaram.

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

7. Para efeitos do presente artigo, por "autoridades competentes" entende-se os organismos governamentais ou entidades identificadas no Anexo 3. A Parte em causa notificará a outra Parte de quaisquer alterações à legislação nacional relativa ao estatuto das autoridades competentes.

Artigo 14º

Segurança extrínseca da aviação

1. Atendendo a que a garantia de segurança das aeronaves civis e dos seus passageiros e tripulação constitui uma condição prévia fundamental para a exploração de serviços aéreos internacionais, as Partes reafirmam o seu mútuo compromisso de salvaguardar a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilegal (e, nomeadamente, as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago, da Convenção Relativa às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de Dezembro de 1970, da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de Setembro de 1971 e do Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos destinados à Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de Fevereiro de 1988, bem como da Convenção sobre a Marcação dos Explosivos Plásticos para Efeitos de Detecção, assinada em Montreal em 1 de Março de 1991, desde 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).

2. As Partes prestarão, sempre que solicitado, toda a assistência mútua necessária para impedir os actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e infra-estruturas de navegação aérea, bem como quaisquer outras ameaças contra a segurança da aviação civil.

3. Nas suas relações mútuas, as Partes actuarão em conformidade com as normas de segurança da aviação e, na medida em que sejam aplicáveis, as práticas recomendadas estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas por anexos à Convenção de Chicago. Ambas as Partes exigirão que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território, que tenham o seu principal local de estabelecimento ou residência permanente no seu território, e os operadores de aeroportos situados no seu território actuem em conformidade com as referidas disposições de segurança da aviação.

4. Cada Parte assegurará que, no seu território, sejam tomadas medidas efectivas para proteger as aeronaves, realizar o rastreio dos passageiros e da sua bagagem de mão e efectuar os controlos adequados da tripulação, carga (incluindo a bagagem de porão) e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento, e que essas medidas sejam adaptadas em caso de aumento do nível de ameaça. Cada Parte concorda que as suas transportadoras aéreas poderão ser instadas a observar as disposições de segurança da aviação referidas no n.º 3 prescritas pela outra Parte relativas à entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte. Cada Parte

também considerará favoravelmente qualquer pedido que lhe seja apresentado pela outra Parte relativamente à adopção de medidas especiais de segurança razoáveis para fazer face a uma ameaça específica.

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

6. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte violou as disposições de segurança da aviação estabelecidas no presente artigo, essa Parte poderá solicitar consultas imediatas à outra Parte.

7. Sem prejuízo do disposto no artigo 4º (Cancelamento da autorização) 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 constituirá motivo para suspender, cancelar, limitar ou impor condições às autorizações de exploração e licenças técnicas das transportadoras aéreas de ambas as Partes.

8. Se necessário, por força de uma ameaça imediata e excepcional, uma Parte poderá tomar medidas interinas antes do termo do prazo de quinze (15) dias.

9. Em caso de observância, pela outra Parte, das disposições do presente artigo, as medidas adoptadas nos termos do n.º 7 ficarão suspensas.

Artigo 15º

Gestão do tráfego aéreo

1. As Partes actuarão em conformidade com as disposições da legislação especificada no Anexo 6.B, segundo as condições abaixo definidas.

2. As Partes comprometem-se a desenvolver o mais elevado nível de cooperação no domínio da gestão do tráfego aéreo com vista a alargar o Céu Único Europeu a Marrocos, de modo a reforçar as actuais normas de segurança e a eficiência global das normas gerais relativas ao tráfego aéreo na Europa, optimizar capacidades e reduzir atrasos.

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

   a) Marrocos adoptará 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 pertinentes que, pelo menos no plano funcional, serão independentes dos prestadores de serviços de gestão de tráfego aéreo; e

b) A Comunidade Europeia associará Marrocos às iniciativas operacionais relevantes no domínio dos serviços de navegação aérea, espaço aéreo e interoperabilidade decorrentes do Céu Único Europeu, nomeadamente envolvendo o mais rapidamente possível Marrocos na criação de blocos funcionais de espaço aéreo ou estabelecendo uma coordenação adequada no âmbito do SESAR.

Artigo 16º

Ambiente

1. As Partes actuarão em conformidade com a legislação comunitária no domínio dos transportes aéreos especificada no Anexo 6.C, segundo as condições abaixo definidas.

2. Nenhuma das disposições do presente Acordo será interpretada como limitando o direito de as autoridades competentes de uma Parte adoptarem todas as medidas adequadas para prevenir ou, de algum modo, fazer face aos impactos ambientais do transporte aéreo internacional realizado nos termos do Acordo, desde que essas medidas sejam aplicadas sem distinção de nacionalidade.

Artigo 17º

Defesa do consumidor

As Partes actuarão em conformidade com a legislação comunitária no domínio do transporte aéreo especificada no Anexo 6.D.

Artigo 18º

Sistemas informatizados de reservas

As Partes actuarão em conformidade com a legislação comunitária no domínio do transporte aéreo especificada no Anexo 6.E.

Artigo 19º

Aspectos sociais

As Partes actuarão em conformidade com a legislação comunitária no domínio do transporte aéreo especificada no Anexo 6.F.

TÍTULO III

DISPOSIÇÕES INSTITUCIONAIS

Artigo 20º

Interpretação e aplicação

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

2. Cada Parte será responsável pela aplicação adequada do presente Acordo no seu próprio território e, em particular, dos regulamentos e directivas relativas ao transporte aéreo enumeradas no Anexo 6.

3. Cada Parte prestará à outra Parte todas as informações e assistência necessárias em caso de investigação de eventuais infracções que essa outra Parte possa vir a realizar no âmbito das suas competências, conforme previsto no presente Acordo.

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

Artigo 21º

Comité Misto

1. É criado um comité composto por representantes das Partes (a seguir designado por "Comité Misto"), que será responsável pela gestão do presente Acordo e assegurará a sua correcta aplicação. Para o efeito, formulará recomendações e tomará decisões nos casos previstos no presente Acordo.

2. As decisões do Comité Misto serão adoptadas conjuntamente e terão carácter vinculativo para as Partes. Serão executadas pelas Partes segundo as suas próprias regras.

3. O Comité Misto reunirá em função das necessidades e com uma periodicidade mínima anual. Cada Parte poderá solicitar a convocação de uma reunião.

4. As Partes também poderão solicitar uma reunião do Comité Misto para procurar resolver questões relacionadas com a interpretação ou aplicação do presente Acordo. Essa reunião terá lugar no mais breve prazo possível e, salvo acordo em contrário, o mais tardar dois meses a contar da data de recepção do pedido.

5. Para efeitos da aplicação correcta do presente Acordo, as Partes trocarão informações e, a pedido de qualquer uma delas, efectuarão consultas no âmbito do Comité Misto.

6. O Comité adoptará o seu regulamento interno mediante uma decisão.

7. Se uma das Partes considerar que uma decisão do Comité Misto não foi adequadamente aplicada pela outra Parte, a primeira Parte poderá 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 poderá tomar as medidas temporárias de salvaguarda adequadas, nos termos do artigo 23º.

8. As decisões do Comité Misto especificarão a data da sua aplicação nas Partes, bem como qualquer outro dado 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 submetida, as Partes poderão adoptar as medidas temporárias de salvaguarda adequadas, nos termos do artigo 23º.

10. As questões relativas a investimentos bilaterais, em caso de participação maioritária, ou a mudanças no controlo efectivo das transportadoras aéreas das Partes, serão examinadas pelo Comité Misto.

11. O Comité Misto também desenvolverá a cooperação:

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

b) realizando uma análise periódica dos efeitos sociais do Acordo, tal como aplicado, nomeadamente em matéria de emprego, e encontrando respostas adequadas para as preocupações consideradas legítimas;

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

Artigo 22º

Resolução de diferendos e arbitragem

1. Qualquer das Partes poderá recorrer ao Comité Misto relativamente a qualquer diferendo sobre a aplicação ou interpretação do presente Acordo que não tenha sido resolvido em conformidade com o artigo 21º. Para efeitos do presente artigo, o Conselho de Associação instituído nos termos do Acordo de associação actuará como Comité Misto.

2. O Comité Misto poderá resolver o diferendo através de uma decisão.

3. As Partes adoptarão as medidas necessárias à execução da decisão a que se refere o n.º 2.

4. Se não for possível resolver o diferendo nos termos do n.º 2, este será submetido, a pedido de uma das Partes, à apreciação de um painel de arbitragem composto de três árbitros em conformidade com o procedimento abaixo estabelecido:

   a) cada Parte nomeará um árbitro no prazo de sessenta (60) dias a contar da data de recepção da notificação do pedido de arbitragem pelo tribunal de arbitragem, apresentado pela outra Parte por via diplomática; o terceiro árbitro será nomeado no prazo de mais sessenta (60) dias. Se uma das Partes não nomear um árbitro no período acordado, ou se o terceiro árbitro não for nomeado no período acordado, cada uma das Partes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que nomeie um ou mais árbitros, conforme aplicável;

   b) o terceiro árbitro, nomeado nos termos da alínea a), será nacional de um país terceiro e actuará como presidente do tribunal de arbitragem;

   c) o tribunal de arbitragem aprovará o seu regulamento interno; e

   d) sem prejuízo da decisão final do tribunal de arbitragem, as despesas iniciais da arbitragem serão equitativamente repartidas pelas Partes.

5. As decisões, provisórias ou definitivas, do tribunal de arbitragem têm carácter vinculativo para as Partes.

6. Se uma das Partes não acatar uma decisão adoptada pelo tribunal de arbitragem ao abrigo do presente artigo no prazo de trinta (30) dias a contar da sua notificação, a outra Parte poderá, enquanto se mantiver o incumprimento, limitar, suspender ou revogar os direitos ou privilégios concedidos à Parte em falta no âmbito do presente Acordo.

Artigo 23º

Medidas de salvaguarda

1. As Partes tomarão as medidas gerais ou específicas necessárias ao cumprimento das obrigações que lhes incubem por força do presente Acordo. As Partes velarão pelo cumprimento dos objectivos estabelecidos no presente Acordo.

2. Se uma das Partes considerar que a outra Parte não cumpriu uma das obrigações que lhe incumbem por força do presente Acordo, poderá adoptar as medidas adequadas. As medidas de salvaguarda serão limitadas no seu âmbito e duração ao estritamente necessário para remediar a situação ou manter o equilíbrio do presente Acordo. Será concedida prioridade às medidas que menos afectem o funcionamento do presente Acordo.

3. Qualquer Parte que tencione adoptar medidas de salvaguarda notificará a outra Parte através do Comité Misto e fornecerá todas as informações relevantes.

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

5. Sem prejuízo do disposto nas alíneas d) dos artigos 3º e 4º e nos artigos 13º e 14º, a Parte em causa não poderá adoptar medidas de salvaguarda antes de decorrido o prazo de um mês a contar da data da notificação prevista no n.º 3, salvo se o processo de consultas previsto no n.º 4 tiver sido concluído antes do termo do prazo fixado.

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

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

Artigo 24º

Cobertura geográfica do Acordo

Embora reconheçam a natureza bilateral do presente Acordo, as Partes notam que o Acordo se inscreve no âmbito de aplicação da parceria euro-mediterrânica prevista na Declaração de Barcelona de 28 de Novembro de 1995. As Partes comprometem-se a estabelecer um diálogo permanente, de modo a garantir a coerência do presente Acordo com o processo de Barcelona e, em particular, no que se refere à possibilidade de mútuo acordo sobre alterações que tenham em conta outros acordos de transporte aéreo semelhantes.

Artigo 25º

Relação com outros acordos

1. As disposições do presente Acordo prevalecem sobre as correspondentes disposições dos acordos bilaterais vigentes entre Marrocos e os Estados-Membros. Os actuais direitos de tráfego decorrentes desses acordos bilaterais, que não sejam abrangidos pelo presente Acordo, poderão, todavia, continuar a ser exercidos, desde que não se verifique qualquer discriminação entre os Estados-Membros da Comunidade Europeia e os seus nacionais.

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

3. O presente Acordo não prejudica as decisões adoptadas pelas duas Partes de aplicar futuras recomendações que possam ser formuladas pela Organização da Aviação Civil Internacional. As Partes não invocarão o presente Acordo, nem qualquer parte do mesmo, para justificar a sua oposição à apreciação, no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional, de políticas alternativas em quaisquer domínios abrangidos pelo presente Acordo.

Artigo 26º

Alterações

1. Se uma das Partes pretender rever as disposições do presente Acordo, notificará o Comité Misto em conformidade. A alteração aprovada do presente Acordo entrará em vigor após a conclusão dos respectivos procedimentos internos.

2. O Comité Misto poderá decidir modificar os Anexos ao presente Acordo mediante proposta de uma das Partes e nos termos do presente artigo.

3. O presente Acordo não prejudica o direito de as Partes Contratantes adoptarem unilateralmente nova legislação ou alterarem a legislação em vigor no domínio do transporte aéreo ou numa das áreas conexas enumeradas no Anexo 6, na condição de respeitarem o princípio de não discriminação, bem como as disposições do presente Acordo.

4. Desde a fase inicial de preparação de nova legislação por uma das Partes, essa Parte deverá informar e consultar, na medida do possível, a outra Parte. A pedido de uma das Partes, poderá ser realizada uma troca preliminar de pontos de vista no âmbito do Comité Misto.

5. Logo que uma Parte adoptar nova legislação ou alterações à legislação em vigor no domínio do transporte aéreo ou numa das áreas conexas enumeradas no Anexo 6, essa Parte notificará a outra Parte o mais tardar trinta dias após a sua adopção. A pedido de qualquer das Partes, o Comité Misto procederá, no prazo máximo de sessenta dias a contar da data do pedido, a uma troca de pontos de vista sobre as repercussões dessa nova legislação ou alteração no adequado funcionamento do presente Acordo.

6. O Comité Misto:

   a) adoptará uma decisão de revisão do Anexo 6 do presente Acordo por forma a nele integrar, se necessário, na base da reciprocidade, a nova legislação ou a alteração em causa, ou

   b) adoptará uma decisão para que a nova legislação ou a alteração em causa sejam consideradas conformes com o presente Acordo, ou

   c) aprovará quaisquer outras medidas, a adoptar num prazo razoável, destinadas a garantir o funcionamento adequado do presente Acordo.

Artigo 27º

Denúncia

1. O presente Acordo é celebrado por tempo indeterminado.

2. Qualquer das Partes poderá, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte, por via diplomática, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação será paralelamente enviada à Organização da Aviação Civil Internacional. O presente Acordo chegará ao seu termo doze meses a contar da data de recepção da notificação pela outra Parte, salvo se essa notificação de denúncia for retirada antes de terminado o referido período.

3. A vigência do presente Acordo cessará ou será suspensa, respectivamente, se cessar a vigência ou for suspenso o Acordo de Associação.

Artigo 28º

Registo junto da Organização da Aviação Civil Internacional

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

Artigo 29º

Entrada em vigor

O presente Acordo será aplicado a título provisório a contar da data de assinatura e entrará em vigor logo que as Partes tenham aprovado os procedimentos internos necessários para o efeito.

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

FEITO em _____, aos _____ de _____ de _____, em dois exemplares, na língua árabe e _____, fazendo fé qualquer dos textos.

PELO REINO DE MARROCOS PELA COMUNIDADE EUROPEIA

ANEXO 1

Serviços acordados e rotas especificadas

1. O presente anexo é abrangido pelas disposições transitórias constantes do Anexo 4 ao presente Acordo.

2. Cada Parte concederá às transportadoras aéreas da outra Parte o direito de operar serviços aéreos nas seguintes rotas especificadas:

   a) no caso das transportadoras aéreas da Comunidade Europeia:

   Pontos na Comunidade Europeia - um ou mais pontos em Marrocos – pontos além destes,

   b) no caso das transportadoras aéreas de Marrocos:

   Pontos em Marrocos - um ou mais pontos na Comunidade Europeia.

3. As transportadoras aéreas de Marrocos estão autorizadas a exercer os direitos de tráfego previstos no artigo 2° do presente Acordo entre mais de um ponto situado no território da Comunidade, desde que esses serviços aéreos tenham origem ou destino no território de Marrocos.

   As transportadoras aéreas da Comunidade estão autorizadas a exercer os direitos de tráfego previstos no artigo 2° do presente Acordo entre pontos situados em Marrocos e pontos além destes, desde que esses serviços aéreos tenham origem ou destino no território da Comunidade e que, no caso dos serviços de passageiros, esses pontos estejam situados em países abrangidos pela política europeia de vizinhança.

   No caso dos serviços de/para Marrocos, as transportadoras aéreas da Comunidade Europeia estão autorizadas a operar para vários pontos no quadro do mesmo serviço (concatenação de destinos) e a exercer o direito de escala entre esses pontos.

   Os países abrangidos pela política europeia de vizinhança são os seguintes: Argélia, Arménia, Autoridade Palestiniana, Azerbaijão, Bielorrússia, Egipto, Geórgia, Israel, Jordânia, Líbano, Líbia, Marrocos, Moldávia, Síria, Tunísia e Ucrânia. Os pontos situados nos países abrangidos pela política de vizinhança também podem ser usados como pontos intermédios.

4. As rotas especificadas podem ser operadas em ambas as direcções. É possível omitir pontos das rotas especificadas, quer se trate de pontos intermédios ou de pontos além destes, ao critério das empresas, em parte ou na totalidade dos serviços, desde que estes tenham origem ou destino no território de Marrocos, no caso das transportadoras aéreas de Marrocos, ou no território de um Estado-Membro da Comunidade Europeia, no caso das transportadoras aéreas comunitárias.

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

6. Qualquer transportadora aérea poderá realizar transportes aéreos internacionais sem quaisquer limitações em termos de mudança de tipo de aeronave operada, em todos os pontos das rotas especificadas.

7. A locação com tripulação (*wet-leasing*), por uma transportadora aérea de Marrocos, de uma aeronave de uma companhia aérea de um país terceiro, ou, por uma transportadora aérea da Comunidade Europeia, de uma aeronave de uma companhia aérea de um país terceiro que não figure no Anexo 5, para exercer direitos previstos no âmbito do presente Acordo, deverá ter um carácter excepcional ou satisfazer necessidades temporárias. O contrato de locação será submetido à aprovação prévia quer da autoridade emissora da licença à transportadora aérea, quer da autoridade competente da outra Parte.

ANEXO 2

Acordos bilaterais entre Marrocos e os Estados-Membros da Comunidade Europeia

Conforme previsto no artigo 25º do presente Acordo, as disposições pertinentes dos acordos bilaterais de transporte aéreo mencionados abaixo, celebrados entre Marrocos e os Estados-Membros, serão substituídas pelas disposições do presente Acordo:

– Acordo de transporte aéreo entre **o Governo do Reino da Bélgica e o Governo de Sua Majestade o Rei de Marrocos** celebrado em Rabat em 20 de Janeiro de 1958,

complementado pela Troca de Notas de 20 de Janeiro de 1958,

com a última redacção que lhe foi dada pelo Memorando de Entendimento assinado em Rabat em 11 de Junho de 2002;

– Acordo de transporte aéreo entre **o Governo da República Socialista da Checoslováquia e o Governo de Sua Majestade o Rei de Marrocos** celebrado em Rabat em 8 de Maio de 1961, a cujas disposições a República Checa declarou considerar-se vinculada;

– Acordo de serviços aéreos entre **o Governo do Reino da Dinamarca e o Governo do Reino de Marrocos** celebrado em Rabat em 14 de Novembro de 1977,

complementado pela Troca de Notas de 14 de Novembro de 1977;

– Acordo de transporte aéreo entre **a República Federal da Alemanha e o Reino de Marrocos** celebrado em Bona em 12 de Outubro de 1961,

alterado pelo Memorando de Entendimento assinado em Bona em 12 de Dezembro de 1991,

e pela Troca de Notas de 9 de Abril de 1997 e 16 de Fevereiro de 1998,

com a última redacção que lhe foi dada pelo Memorando de Entendimento assinado em Rabat em 15 de Julho de 1998;

– Acordo de transporte aéreo entre **o Governo da República Helénica e o Governo do Reino de Marrocos** celebrado em Atenas em 6 de Outubro de 1998,

conjugado com o Memorando de Entendimento assinado em Atenas em 6 de Outubro de 1998;

– Acordo de transporte aéreo entre **o Governo do Reino de Espanha e o Governo do Reino de Marrocos** celebrado em Madrid em 7 de Julho de 1970,

com o último complemento da Troca de Cartas de 12 e de 25 de Agosto de 2003;

– Acordo de transporte aéreo entre **o Governo da República Francesa e o Governo de Sua Majestade o Rei de Marrocos** celebrado em Rabat em 25 de Outubro de 1957,

alterado pela Troca de Cartas de 22 de Março de 1961,

alterado pelas actas lavradas em 2 e 5 de Dezembro de 1968,

alterado pelo Memorando de Consultas de 17-18 de Maio de 1976,

alterado pelo Memorando de Consultas de 15 de Março de 1977,

com a última redacção que lhe foi dada pelo Memorando de Consultas de 22-23 de Março de 1984 e pela Troca de Cartas de 14 de Março de 1984;

– Acordo de transporte aéreo entre **o Governo da República Italiana e o Governo de Sua Majestade o Rei de Marrocos**, celebrado em Roma em 8 de Julho de 1967,

alterado pelo Memorando de Entendimento assinado em Roma em 13 de Julho de 2000,

com a última redacção que lhe foi dada pela Troca de Notas de 17 de Outubro de 2001 e 3 de Janeiro de 2002;

– Acordo de transporte aéreo entre **o Governo da República da Letónia e o Governo do Reino de Marrocos** celebrado em Varsóvia em 19 de Maio de 1999;

– Acordo de transporte aéreo entre **o Governo do Grão-Ducado do Luxemburgo e o Governo da Sua Majestade o Rei de Marrocos** celebrado em Bona em 5 de Julho de 1961;

– Acordo de transporte aéreo entre **a República Popular da Hungria e o Reino de Marrocos** celebrado em Rabat em 21 de Março de 1967;

– Acordo de transporte aéreo entre **o Governo da República de Malta e o Governo de Sua Majestade o Rei de Marrocos** celebrado em Rabat em 26 de Maio de 1983;

– Acordo de transporte aéreo entre **o Governo da Sua Majestade a Rainha dos Países Baixos e o Governo de Sua Majestade o Rei de Marrocos** celebrado em Rabat em 20 de Maio de 1959;

– Acordo de transporte aéreo entre **o Governo Federal da Áustria e o Governo do Reino de Marrocos** celebrado em Rabat em 27 de Fevereiro de 2002;

– Acordo de transporte aéreo entre **o Governo da República Popular da Polónia e o Governo do Reino de Marrocos** celebrado em Rabat em 29 de Novembro de 1969;

– Acordo de transporte aéreo entre **o Governo da República Portuguesa e o Governo do Reino de Marrocos** celebrado em Rabat em 3 de Abril de 1958,

complementado pelas actas lavradas em Lisboa em 19 de Dezembro de 1975,

com o último complemento da acta lavrada em Lisboa em 17 de Novembro de 2003;

– Acordo de transporte aéreo entre **o Governo do Reino da Suécia e o Governo do Reino de Marrocos** celebrado em Rabat em 14 de Novembro de 1977,

complementado pela Troca de Notas de 14 de Novembro de 1977;

– Acordo de serviços aéreos entre **o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte e o Governo do Reino de Marrocos** celebrado em Londres em 22 de Outubro de 1965,

alterado pela Troca de Notas de 10 e 14 de Outubro de 1968,

complementado pelas actas lavradas em Londres em 14 de Março de 1997,

com o último complemento da acta lavrada em Rabat em 17 de Outubro de 1997;

Acordos de serviços aéreos e outras disposições rubricadas ou assinadas pelo Reino de Marrocos e pelos Estados-Membros da Comunidade Europeia, que ainda não estão em vigor nem são aplicados a título provisório à data da assinatura do presente Acordo:

– Acordo de serviços aéreos entre **o Governo do Reino dos Países Baixos e o Governo do Reino de Marrocos**, apenso, sob a forma de Anexo 1, ao Memorando de Entendimento assinado em Haia em 20 de Junho de 2001.

ANEXO 3

Procedimentos aplicáveis às autorizações de exploração e licenças técnicas: autoridades competentes

1. Comunidade Europeia

Alemanha

Direcção-Geral da Aviação Civil, Assuntos Aerospaciais e Marítimos

Ministério Federal dos Transportes, Obras Públicas e Edifícios

Áustria

Administração da Aviação Civil

Ministério Federal dos Transportes, Inovação e Tecnologia

Bélgica

Direcção-Geral dos Transportes Aéreos

Serviço Federal da Mobilidade e dos Transportes

Chipre

Departamento de Aviação Civil

Ministério das Comunicações e Obras Públicas

Dinamarca

Administração da Aviação Civil

Espanha

Direcção-Geral da Aviação Civil

Ministério do Fomento

Estónia

Administração da Aviação Civil

Finlândia

Administração da Aviação Civil

França

Direcção-Geral da Aviação Civil (DGAC)

Grécia

Autoridade da Aviação Civil Helénica

Ministério dos Transportes e Comunicações

Hungria

Direcção-Geral da Aviação Civil

Ministério da Economia e dos Transportes

Irlanda

Direcção-Geral da Aviação Civil

Departamento de Transportes

Itália

Agência Nacional de Aviação Civil (ENAC)

Letónia

Administração da Aviação Civil

Ministério dos Transportes

Lituânia

Administração da Aviação Civil

Luxemburgo

Direcção da Aviação Civil

Malta

Departamento da Aviação Civil

Países Baixos

Direcção da Política de Aviação

Ministério dos Transportes, Obras Publicas e Gestão da Água

Polónia

Serviço da Aviação Civil

Portugal

Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC)

Ministério do Equipamento, Planeamento e Administração do Território

República Checa

Departamento de Aviação Civil

Reino Unido

Direcção de Aviação

Departamento de Transportes (DfT)

Eslováquia

Direcção-Geral da Aviação Civil

Ministério dos Transportes, Correios e Telecomunicações

Eslovénia

Serviço de Aviação Civil

Ministério dos Transportes

Suécia

Direcção-Geral da Aviação Civil

2. Reino de Marrocos

Direcção da Aviação Civil

Ministério do Equipamento e dos Transportes

ANEXO 4

Disposições transitórias

1. A implementação e aplicação por Marrocos de todas as disposições da legislação comunitária que regula o transporte aéreo indicadas no Anexo 6 serão submetidas a uma avaliação, sob a responsabilidade da Comunidade Europeia, que será validada pelo Comité Misto. A decisão do Comité Misto será adoptada o mais tardar dois anos após a entrada em vigor do Acordo.

2. Na pendência da adopção dessa decisão, os serviços acordados e as rotas especificadas, enumerados no Anexo 1, não incluirão o direito de as transportadoras aéreas da Comunidade Europeia embarcarem tráfego em Marrocos e desembarcarem tráfego em pontos além de Marrocos, e vice-versa, nem o direito de as transportadoras aéreas de Marrocos embarcarem tráfego num ponto situado na Comunidade Europeia para ser desembarcado noutro ponto da Comunidade Europeia, e vice-versa. Os direitos de tráfego da quinta liberdade concedidos por um dos acordos bilaterais entre Marrocos e os Estados-Membros da Comunidade Europeia constantes do Anexo 2 podem, contudo, continuar a ser exercidos, desde que seja cumprido o princípio de não-discriminação com base na nacionalidade.

ANEXO 5

Lista dos outros Estados referidos nos artigos 3° e 4° do presente Acordo

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

2. Principado do Liechtenstein (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);

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

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

ANEXO 6

Regras aplicáveis à aviação civil

Salvo indicação em contrário no presente anexo ou no Anexo 4 sobre disposições transitórias, as "*disposições aplicáveis*" dos actos mencionados abaixo serão aplicáveis nos termos do Acordo. Se necessário, adaptações específicas para cada acto individual são subsequentemente previstas:

A. SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

Nota: Os termos exactos da participação de Marrocos, na qualidade de observador, no âmbito da AESA, deverão ser apreciados numa fase ulterior.

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 sector da aviação civil

com a redacção que lhe foi dada pela regulamentação seguinte:

– 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 de Maio de 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 relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil

– Regulamento (CE) n.º 1592/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho 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° a 10°, 12° a 13º, com excepção do n.º 1 do artigo 4° e do n.º 2, segunda frase, do artigo 8° e Anexos I, II e III

No que se refere à aplicação do artigo 12º, por "Estados-Membros" entende-se "Estados-Membros da CE".

N.º 94/56/CE

Directiva 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 de aviação civil

Disposições aplicáveis: artigos 1º a 12º

N.º 1592/2002

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

com a redacção que lhe foi dada pela regulamentação seguinte:

– Regulamento (CE) n.° 1643/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 2003, que altera o Regulamento (CE) n.° 1592/2002 que estabelece regras comuns no domínio da aviação civil e cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação

– Regulamento (CE) n.° 1701/2003 da Comissão, de 24 de Setembro de 2003, que adapta o artigo 6.° do Regulamento (CE) n.° 1592/2002

Disposições aplicáveis: artigos 1° a 57° e Anexos I e II

N.º 2003/42

Directiva 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° a 11°, Anexos I e II

N.º 1702/2003

Regulamento (CE) n.° 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 projecto e produção

Disposições aplicáveis: artigos 1º a 4º e Anexo

N.º 2042/2003

Regulamento (CE) n.° 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° a 6° e Anexos I a IV

N.º 104/2004

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

Disposições aplicáveis: artigos 1º a 7º e Anexo

B. GESTÃO DO TRÁFEGO AÉREO

N.º 93/65

Directiva 93/65/CEE do Conselho, de 19 de Julho de 1993, relativa à definição e à utilização de especificações técnicas compatíveis para a aquisição de equipamentos e de sistemas para a gestão de tráfego aéreo

com a redacção que lhe foi dada pela regulamentação seguinte:

– Directiva 97/15/CE da Comissão, de 25 de Março de 1997, que adopta as normas Eurocontrol e altera a Directiva 93/65/CEE do Conselho relativa à definição e à utilização de especificações técnicas compatíveis para a aquisição de equipamentos e de sistemas para a gestão do tráfego aéreo, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2082/2000 da Comissão, de 6 de Setembro de 2000, que adopta normas Eurocontrol e altera a Directiva 97/15/CE que adopta as normas Eurocontrol e altera a Directiva 93/65/CEE do Conselho, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.° 980/2002 da Comissão, de 4 de Junho de 2002, que altera o Regulamento (CE) n.° 2082/2000 que adopta normas Eurocontrol

Disposições aplicáveis: artigos 1° a 9º e Anexos I e II

A referência à Directiva 93/65 do Conselho será suprimida a partir de 20 de Outubro de 2005.

N.º 2082/2000

Regulamento (CE) n.º 2082/2000 da Comissão, de 6 de Setembro de 2000, que adopta normas Eurocontrol e altera a Directiva 97/15/CE que adopta as normas Eurocontrol e altera a Directiva 93/65/CEE do Conselho

com a redacção que lhe foi dada pela regulamentaçãos seguinte:

– Regulamento (CE) n.º 980/2002 da Comissão, de 4 de Junho de 2002, que altera o Regulamento (CE) n.º 2082/2000 que adopta normas Eurocontrol

Disposições aplicáveis: artigos 1° a 3° e Anexos I a III

N.º 549/2004

Regulamento (CE) n.° 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° a 4°, 6°, e 9° a 14°

N.º 550/2004

Regulamento (CE) n.° 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 1º a 19º

N.º 551/2004

Regulamento (CE) n.° 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 1º a 11º

N.º 552/2004

Regulamento (CE) n.° 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 1º a 12º

C. AMBIENTE

N.º 89/629

Directiva 89/629/CEE do Conselho, de 4 de Dezembro de 1989, relativa à limitação das emissões sonoras dos aviões civis subsónicos a reacção

Disposições aplicáveis: artigos 1º a 8º

N.º 92/14

Directiva 92/14/CEE do Conselho, de 2 de Março de 1992, relativa à limitação da exploração dos aviões que dependem do anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, volume 1, segunda parte, capítulo 2, segunda edição (1988)

com a redacção que lhe foi dada pela regulamentação seguinte:

– Directiva 98/20/CE do Conselho, de 30 de Março de 1998, que altera a Directiva 92/14/CEE relativa à limitação da exploração dos aviões que dependem do anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, volume 1, segunda parte, capítulo 2, segunda edição (1988)

– Directiva 1999/28/CE da Comissão, de 21 de Abril de 1999, que altera o anexo da Directiva 92/14/CEE do Conselho relativa à limitação da exploração dos aviões que dependem do anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, volume 1, segunda parte, capítulo 2, segunda edição (1988)

– Regulamento (CE) n.° 991/2001 da Comissão, de 21 de Maio de 2001, que altera o anexo da Directiva 92/14/CEE do Conselho relativa à limitação da exploração dos aviões que dependem do anexo 16 da Convenção relativa à aviação civil internacional, volume 1, segunda parte, capítulo 2, segunda edição (1988)

Disposições aplicáveis: artigos 1º a 11º e Anexo

N.º 2002/30

Directiva 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° a 15° e Anexos I e II

N.º 2002/49

Directiva 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° a 16° e Anexos I a IV

D. DEFESA DO CONSUMIDOR

N.º 90/314

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

Disposições aplicáveis: artigos 1º a 10º

N.º 92/59

Directiva 92/59/CEE do Conselho, de 29 de Junho de 1992, relativa à segurança geral dos produtos

Disposições aplicáveis: artigos 1º a 19º

N.º 93/13

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

Disposições aplicáveis: artigos 1º a 10º e Anexo

N.º 95/46

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

Disposições aplicáveis: artigos 1º a 34º

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 redacção que lhe foi dada pela regulamentação seguinte:

– Regulamento (CE) n.° 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Maio de 2002, que altera o Regulamento (CE) n.° 2027/97 do Conselho relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente

Disposições aplicáveis: artigos 1º a 8º

N.º 261/2004

Regulamento (CE) n.° 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.° 295/91

Disposições aplicáveis: artigos 1º a 17º

E. SISTEMAS INFORMATIZADOS DE RESERVAS

N.º 2299/1989

Regulamento (CEE) n.º 2299/89 do Conselho, de 24 de Julho de 1989, relativo a um código de conduta para os sistemas informatizados de reserva

com a redacção que lhe foi dada pela regulamentação seguinte:

– Regulamento (CEE) n.º 3089/93 do Conselho, de 29 de Outubro de 1993, que altera o Regulamento (CEE) n.º 2299/89 relativo a um código de conduta para os sistemas informatizados de reserva

– Regulamento (CE) n.º 323/1999 do Conselho, de 8 de Fevereiro de 1999, que altera o Regulamento (CEE) n.º 2299/89 relativo a um código de conduta para os sistemas informatizados de reserva (SIR)

Disposições aplicáveis: artigos 1º a 22º e Anexo

F. ASPECTOS SOCIAIS

N.º 1989/391

Directiva 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° a 16° e 18º e 19º

N.º 2003/88

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

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

N.º 2000/79

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

Disposições aplicáveis: artigos 1º a 5º

G. OUTRA LEGISLAÇÃO

N.º 91/670

Directiva 91/670/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativa a aceitação mútua de licenças para o exercício de funções na aviação civil

Disposições aplicáveis: artigos 1º a 8º e Anexo