



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

**COMISSÃO DE NEGÓCIOS ESTRANGEIROS E  
COMUNIDADES PORTUGUESAS**

**PROPOSTA DE RESOLUÇÃO N.º 36 /XII/1.ª**

**Aprova o Acordo de Aviação Euromediterrânico entre a União Europeia e os seus Estados  
Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia, por outro, assinado em  
Bruxelas em 15 de Dezembro de 2010**

**PARECER**

**Nota Introdutória**

Ao abrigo do disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição da República Portuguesa e do n.º 1 do artigo 198.º do Regimento da Assembleia da República, o Governo apresentou a Proposta de Resolução n.º36/XII/1.ª, que “Aprova o Acordo de Aviação Euromediterrânico entre a União Europeia e os seus Estados Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia, por outro, assinado em Bruxelas em 15 de Dezembro de 2010”.

O conteúdo da Proposta de Resolução n.º 36/XII/1.ª está de acordo com o previsto na alínea i) do artigo 161.º da Constituição da República Portuguesa e preenche os requisitos formais aplicáveis.

Por determinação da Senhora Presidente da Assembleia da República, de 16 de Maio de 2012, a referida Proposta de Resolução n.º 36/XII/1.ª baixou à Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesa, tendo sido distribuída para emissão de Parecer em 23 de Maio do corrente ano.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### II – Considerandos

#### a) Princípios genéricos

Considerando a realização de um sistema de transporte aéreo internacional com base na concorrência leal entre transportadoras aéreas num mercado com a mínima intervenção e regulamentação por parte dos governos;

Considerando a promoção de um espaço de aviação euromediterrânica vantajosa para os consumidores baseado nos princípios da convergência e da cooperação;

Tendo presente a importância da defesa do consumidor, incluída e reconhecida pela Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Montreal em 28 de Maio de 1999;

Afirmando a garantia de um mais elevado nível de segurança intrínseca e extrínseca no transporte aéreo internacional;

Tendo em conta a manifesta preocupação com atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em causa a segurança de pessoas e bens e afetam negativamente as operações de transporte aéreo e minam a confiança do público na segurança da aviação civil;

#### b) Instrumentos de Direito Internacional Público

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

Considerando a Convenção relativa às infrações e a certos outros atos cometidos a bordo de aeronaves, assinada em Tóquio a 14 de Setembro de 1963;



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Considerando a Convenção para repressão da captura ilícita de aeronaves, assinada em Haia a 16 de Dezembro de 1970;

Considerando a Convenção para a repressão de atos ilícitos contra a segurança da aviação civil, assinada em Montreal a 23 de Setembro de 1971;

Considerando o Protocolo para a repressão dos atos ilícitos de violência nos aeroportos destinados à aviação civil internacional, assinado em Montreal a 24 de Fevereiro de 1998;

Considerando a Convenção sobre a marcação dos explosivos plásticos para efeitos de deteção, assinada em Montreal a 1 de Março de 1991;

Tendo presente a Parceria Euromediterrânica prevista na Declaração de Barcelona de 28 de Novembro de 1995;

Considerando a declaração comum da Comissão Árabe de Aviação Civil e da Organização Árabe de Transportadoras Aéreas, por um lado, e da Direção-Geral da Energia e Transportes, por outro, assinado em Sharm el Sheik a 16 de Novembro de 2008;

### **C) O Objeto do Acordo**

Na parte substantiva do Acordo verifica-se que este se encontra sistematizada em 29 artigos, distribuídos por três títulos (disposições económicas, cooperação regulamentar, disposições institucionais), compreendendo também quatro anexos.

#### **a) Do articulado**

Da análise do articulado do Acordo, referindo que o primeiro dos artigos se ocupa das definições, há que sublinhar a importância do Artigo 2.º relativo à concessão de direitos



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

de tráfego. Estabelece o citado preceito que, no que se refere à realização de transportes aéreos internacionais pela companhias da outra Parte, cada Parte concede à outra o direito de sobrevoar o seu território sem aterrar, realizar escalas para fins não comerciais, prestar serviços numa rota especificada, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e/ou correio, separadamente ou em combinação, além dos demais direitos previstos no presente Acordo. Já o artigo 3.º estabelece o modo como se processa e a que critérios deve obedecer a autorização para operações a realizar por parte das transportadoras aéreas das Partes contratantes, enquanto o previsto no artigo 4.º vem determinar, elencando, as razões que podem suscitar recusa, revogação, suspensão ou limitação de autorizações de operações de transportadoras aéreas.

O princípio do reconhecimento mútuo das decisões reguladoras relativas à capacidade e à nacionalidade das companhias aéreas corresponde ao normativo inciso no n.º 1 do artigo 4.º-A, mas para o qual se afirma de imediato o regime de exceção previsto no seu n.º 2, pois desde que haja dúvida razoável para rejeitar a decisão tomada pela entidade aeronáutica competente da outra Parte, o procedimento correto consiste em avisar de imediato essa Parte expondo fundamentadamente os seus receios. Se a questão permanecer sem solução qualquer das Partes poderá remeter o diferendo para o Comité Misto (Artigo 21.º do presente Acordo).

É facultado pelo Artigo 5.ª a possibilidade da Jordânia adotar disposições que permitam a participação maioritária e/ou controlo efetivo de transportadoras aéreas jordanas pelos Estados -Membros da UE ou por seus nacionais, após, nos termos do n.º 2, a verificação pelo Comité Misto da existência de acordos recíprocos as Partes devem permitir a participação maioritária ou o controlo efetivo de transportadoras aéreas da Jordânia pelos Estados-Membros ou por nacionais seus, e de transportadoras aéreas da União Europeia pela Jordânia ou por nacionais seus. Já os projetos específicos de investimentos são regidos pelo disposto no n.º 3 do mesmo artigo, que determina a sua aprovação mediante decisões prévias do Comité Misto instituído pelo presente Acordo.

Estabelece o Artigo 6.º, relativamente ao cumprimento de disposições legislativas e regulamentares, que as transportadoras aéreas, os passageiros, a tripulação ou carga de outra Parte Contratante ao entrarem, permanecerem ou saírem no território de uma Parte Contratante devem acatar a legislação e regulamentação desse território.



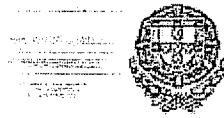
## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

O ambiente concorrencial deve progredir com vista à garantia de oportunidades justas e equitativas para as transportadoras aéreas de ambas as partes, segundo decorre do artigo 7.º, que no seu n.º 2 prevê a situação de auxílios estatais às companhias aéreas desde que estes sejam considerados indispensáveis e concorram para um objetivo legítimo, caso em que a Parte que pretende conceder as subvenções o deve fazer de forma objetiva e transparente, informando a outra Parte dessa intenção. Porém, nos termos do n.º 4, se uma Parte constatar que existem condições incompatíveis com os critérios acima referidos em razão da atribuição de subsídios que afetem negativamente a concorrência, pode, em primeira linha, apresentar observações à outra Parte contratante e, depois, requerer uma reunião do Comité Misto. Quando um diferendo não puder ser resolvido pelo Comité Misto, as Partes Contratantes salvaguardam a possibilidade de aplicar as respetivas medidas anti-subsídios, como decorre da parte final do n.º 4 do referido preceito.

O artigo 8.º, sob a epígrafe “Oportunidades comerciais”, disciplina um vasto conjunto de aspetos associados à aviação comercial. Desde logo, nos termos do n.º 1, cada Parte concede o direito às transportadoras aéreas da outra Parte de abrirem escritórios, e no âmbito do n.º 2, de introduzirem e manterem pessoal administrativo, de vendas, técnico, operacional e de outras especialidades, necessário para apoiar a prestação de transporte aéreo. Este dispositivo regula ainda a assistência em escala, a questão das vendas, despesas realizadas e transferência de fundos, as modalidades de cooperação, os serviços de locação, a matéria dos contratos de franquia e de utilização de marca, bem como a atribuição de faixas horárias nos aeroportos.

Por sua vez, o Artigo 9.º debruça-se sobre os direitos aduaneiros e fiscalidade a conceder às transportadoras aéreas das Partes, dispondo o princípio geral da isenção, em condições de reciprocidade. As taxas de utilização dos aeroportos e das infraestruturas e serviços aeronáuticos, de acordo com o estatuído no artigo 10.º, devem ser adequadas, razoáveis, relacionadas com os custos e não discriminatórias. Em qualquer caso, as condições de aplicação dessas taxas de utilização às transportadoras aéreas da outra Parte contratante não podem ser consideradas menos favoráveis do que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra transportadora aérea.

Em conformidade com o Artigo 11.º, as Partes devem permitir a fixação livre dos preços das tarifas segundo o princípio da livre e leal concorrência, e, nos termos do Artigo 12.º,



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

devem fornecer os dados estatísticos requeridos pelas disposições legislativas e regulamentares internas e, mediante pedido, outros dados estatísticos disponíveis que possam razoavelmente ser exigidos para efeitos da análise da exploração de serviços aéreos.

A cooperação regulamentar corresponde ao II Título do Acordo, o qual compreende matérias como a segurança operacional da aviação, a segurança da aviação, a gestão do tráfego aéreo, o ambiente, a defesa do consumidor, o sistema informatizado de reservas, e ainda aspetos sociais. No que tange à segurança operacional, de acordo com o n.º1 do artigo 13.º, para além da obrigação do cumprimento do disposto na parte A do anexo III ao presente Acordo as Partes, em caso de suspeição de incumprimento das normas internacionais de segurança aérea, podem submeter as aeronaves da outra Parte a inspeções na pista, a bordo e em torno da aeronave para verificar a validade da sua documentação e da documentação da tripulação, bem como o seu estado aparente da aeronave e do seu equipamento (n.º2). Dentro do mesmo preceito, disciplina o n.º 4 que as autoridades competentes adotam medidas adequadas e imediatas sempre que uma aeronave ou serviço possam: i) não satisfazer as normas mínimas estabelecidas na parte A do Anexo III do presente Acordo; ii) suscitar sérias preocupações, na sequência de inspeções, de que uma aeronave ou a sua exploração não obedecem às normas mínimas estabelecidas na parte A do Anexo III do presente Acordo, ou de legislação jordana equivalente; iii) suscitar sérias preocupações de que não se mantém vigor nem são aplicadas as normas mínimas estabelecidas na parte A do Anexo III do presente Acordo, ou de legislação jordana equivalente.

As questões de segurança são tratadas ao longo do artigo 14.º, sendo a este propósito de assinalar o princípio segundo o qual cada uma das Partes contratantes deve assegurar que no seu território sejam tomadas medidas efetivas para: i) proteger as aeronaves; ii) rastrear os passageiros e sua bagagem de mão; iii) efetuar controlos adequados da tripulação, da carga e das provisões de bordo, de acordo com uma prática de assistência mútua e cooperação.

Em matéria de gestão de tráfego aéreo, determina o artigo 15.º que as Partes se comprometem a otimizar a capacidade e a redução ao mínimo os atrasos, bem como a desenvolver o mais elevado nível de cooperação neste domínio de forma a alargar à Jordânia o Céu Único Europeu, com vista a reforçar as atuais normas de segurança e de



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

eficácia global das normas gerais de tráfego aéreo na Europa. Estabelece o n.º 3 deste preceito as medidas que a Jordânia deve adotar com vista a integrar-se e ajustar as suas estruturas institucionais ao Céu Único Europeu.

A proteção ambiental constitui o objeto do artigo 16.º, que não só reconhece a importância da cooperação e de debates multilaterais, como almeja a implementação de eventuais medidas de redução do impacto da aviação comercial no meio ambiente dos territórios das Partes signatárias.

Na economia do texto convencional, relevar o capítulo III relativo às disposições institucionais, o qual começa no artigo 20.º dedicado às questões relativas à sua interpretação e aplicação, onde se encontra plasmado o velho brocardo latino “pacta sunt servanda” na justa medida em que as Partes asseguram o cumprimento das obrigações decorrentes do presente Acordo e renunciam a quaisquer medidas que possam em causa a realização dos objetivos nele previstos.

Para analisar a correta aplicação bem como a gestão do presente Acordo é criado um Comité Misto, composto por representantes das Partes, deliberando na base do consenso, cujo regime de funcionamento e consulta obedece ao previsto no Artigo 21.º. Caso as partes não consigam o consenso desejado no dispositivo anterior, prevê-se no artigo 22.º o recurso a mecanismos da arbitragem nas figuras e modalidades aí consideradas e que passam, em primeira linha, pelo recurso ao Conselho de Associação e, depois, a um painel de arbitragem, caso falhe a primeira solução. As decisões do painel de arbitragem, nos termos do n.º 6 deste artigo, provisórias ou definitivas, têm carácter vinculativo para as Partes contratantes.

Enquanto o disposto no Artigo 23.º prevê a aplicação de medidas de salvaguarda por uma Parte caso a outra não esteja a cumprir as obrigações decorrentes do presente Acordo, já o normativo subsequente trata da questão relativa à cobertura geográfica do Acordo, que deve ser enquadrada com o Processo de Barcelona, tendo em vista, como objetivo final, um Espaço de Aviação Comum Euromediterrânico.

Questão relevante é que se encontra prevista no Artigo 25.º e que respeita à relação com outros acordos. O n.º 1 do citado preceito estabelece que o disposto no presente Acordo prevalece sobre as correspondentes disposições dos acordos bilaterais vigentes entre a Jordânia e os Estados-Membros. Porém, podem continuar a ser exercidos os atuais direitos de tráfego decorrentes de acordos bilaterais que não sejam abrangidos pelo



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

presente Acordo. O n.º 3 do Artigo 25.º vem estabelecer que se as Partes se tornarem parte num acordo multilateral ou aprovarem uma decisão adotada pela Organização de Aviação Civil Internacional ou outra organização internacional que trate de matérias regidas pelo presente Acordo, devem consultar o Comité Misto, que avaliará a necessidade de revisão do presente Acordo, de modo a ter em conta esses desenvolvimentos.

As alterações que venham a ocorrer ao presente Acordo devem obedecer ao quadro normativo traçado no artigo 26.º e a possibilidade da sua denúncia encontra-se regulada pelo artigo 27.º. O comando previsto no artigo subsequente determina que este instrumento de direito internacional público, bem como todas as suas alterações, são registadas junto da Organização de Aviação Civil Internacional.

Noz termos do previsto no n.º 1 do artigo 29.º, o presente Acordo entra em vigor no prazo de um mês a contar da data da última nota diplomática trocada entre as Partes contratantes confirmando a conclusão de todas as formalidades necessárias. Contudo, o disposto no n.º 2 estabelece que sem prejuízo do disposto anteriormente, as Partes acordam na aplicação provisória deste instrumento de direito internacional público a partir do primeiro dia do mês que se segue à primeira das duas datas seguintes: i) a data da última nota em que partes se tenham notificado reciprocamente da conclusão dos procedimentos necessários para a aplicação provisória do presente Acordo ou II) sob reserva dos procedimentos internos e/ou legislação nacional das Partes Contratantes, consoante aplicável, a data do primeiro aniversário da assinatura do Acordo.

### **d) Anexos**

Anexo I – Serviços Acordados e Rotas Especificadas

Anexo II – Disposições transitórias

Anexo III – Lista das regras aplicáveis à aviação civil

Anexo IV – Lista dos outros Estados referidos nos artigos 3.º e 4.º e no Anexo I





## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### Parte II – Opinião da Relatora

Ao aprovar o presente Acordo, a Assembleia da República coloca Portugal no grupo de Estados-Membros da União Europeia que conclui o processo necessário à sua entrada em vigor.

O Acordo de Transporte Aéreo entre a Comunidade Europeia e os seus Estados Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia, por outro, é fundamental para a reciprocidade de direitos, a sã concorrência, a preservação do ambiente, o reforço do sistema de transportes aéreos euromediterrânicos e o estabelecimento de um quadro que encoraje outros países a abrir os respetivos mercados de serviços aéreos.

A entrada em vigor do presente Acordo é também muito importante nos aspetos relacionados com questões da segurança e por obviar a celebração de novos acordos bilaterais entre Estados-Membros da União Europeia e a Jordânia.

### Parte III - Conclusões

A Proposta de Resolução n.º 36/XII/1.ª, que aprova o “Aprova o Acordo de Aviação Euromediterrânico entre a União Europeia e os seus Estados Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia, por outro, assinado em Bruxelas em 15 de Dezembro de 2010”, reúne os requisitos constitucionais e regimentais para ser apreciada e votada em Plenário, reservando os Grupos Parlamentares as suas posições para o debate nessa sede.

Palácio de São Bento, 3 de Julho de 2012

A Deputada Relatora

Maria Gabriela Canavilhas

O Presidente da Comissão

Alberto Martins



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**