

**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA****Decreto do Presidente da República n.º 105/2013**

de 13 de setembro

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

É ratificado o Acordo sobre o Espaço de Aviação Comum entre a União Europeia e os Seus Estados-Membros, por um lado, e a República da Moldova, por outro, assinado em Bruxelas em 26 de junho de 2012, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 135/2013, em 29 de julho de 2013.

Assinado em 3 de setembro de 2013.

Publique-se.

O Presidente da República, *Aníbal Cavaco Silva*.

Referendado em 6 de setembro de 2013.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.**Decreto do Presidente da República n.º 106/2013**

de 13 de setembro

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

É ratificado o Acordo entre a República Portuguesa e a Corporação Andina de Fomento sobre Privilégios e Imunidades, assinado em Lisboa em 30 de novembro de 2009, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 136/2013, em 24 de julho de 2013.

Assinado em 3 de setembro de 2013.

Publique-se.

O Presidente da República, *Aníbal Cavaco Silva*.

Referendado em 6 de setembro de 2013.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.**Decreto do Presidente da República n.º 107/2013**

de 13 de setembro

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

É ratificado o Acordo de Parceria e Cooperação entre a União Europeia e os Seus Estados-Membros, por um lado, e a República do Iraque, por outro, incluindo os anexos I a IV, assinado em Bruxelas em 11 de maio de 2012, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 137/2013, em 29 de julho de 2013.

Assinado em 3 de setembro de 2013.

Publique-se.

O Presidente da República, *Aníbal Cavaco Silva*.

Referendado em 6 de setembro de 2013.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.**Decreto do Presidente da República n.º 108/2013**

de 13 de setembro

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

É ratificado o Acordo-Quadro Global de Parceria e Cooperação entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e a República Socialista do Vietname, por outro, assinado em Bruxelas em 27 de junho de 2012, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 138/2013, em 24 de julho de 2013.

Assinado em 3 de setembro de 2013.

Publique-se.

O Presidente da República, *Aníbal Cavaco Silva*.

Referendado em 6 de setembro de 2013

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA****Resolução da Assembleia da República n.º 135/2013**

**Aprova o Acordo sobre o Espaço de Aviação Comum entre a União Europeia e os Seus Estados-Membros e a República da Moldova, assinado em Bruxelas em 26 de junho de 2012.**

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea *i*) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo sobre o Espaço de Aviação Comum entre a União Europeia e os Seus Estados-Membros, por um lado, e a República da Moldova, por outro, assinado em Bruxelas em 26 de junho de 2012, cujo texto, na versão autenticada em língua portuguesa, se publica em anexo.

Aprovada em 29 de julho de 2013.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

**ACORDO SOBRE O ESPAÇO DE AVIAÇÃO COMUM ENTRE A UNIÃO EUROPEIA E OS SEUS ESTADOS-MEMBROS E A REPÚBLICA DA MOLDOVA**

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

Tendo em conta o Acordo de Parceria e Cooperação entre as Comunidades Europeias e os Seus Estados-Mem-

bros, por um lado, e a República da Moldova, por outro, assinado em Bruxelas a 28 de novembro de 1994;

Desejando criar um espaço de aviação comum (EAC) baseado no objetivo de abrir o acesso aos mercados das Partes, em condições de concorrência equitativas e no respeito das mesmas regras — inclusive nos domínios da segurança, da gestão do tráfego aéreo, das questões sociais e do ambiente;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades de transporte aéreo, inclusive mediante o desenvolvimento de redes de transporte aéreo capazes de satisfazer as necessidades dos passageiros e expedidores de disporem de serviços de transporte aéreo adequados;

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

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

Concordando que se justifica basear as regras do EAC na legislação pertinente, em vigor na União Europeia, conforme prevista no anexo III do presente Acordo;

Reconhecendo que o cumprimento integral das regras do EAC permite às Partes usufruírem plenamente das suas vantagens, incluindo a abertura do acesso aos mercados e a otimização dos benefícios para os consumidores, a indústria e os trabalhadores de ambas as Partes;

Reconhecendo que a criação do EAC e a aplicação das suas regras não são possíveis sem as disposições transitórias que se revelarem necessárias;

Reconhecendo a importância de uma assistência adequada a este respeito;

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

Desejando que todas as áreas do setor do transporte aéreo, incluindo os trabalhadores das transportadoras, beneficiem de um acordo de liberalização;

Desejando garantir o mais elevado nível de segurança no transporte aéreo internacional e reafirmando a sua grande preocupação com atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que comprometem a segurança de pessoas e bens, afetam adversamente as operações das aeronaves e minam a confiança dos passageiros na segurança da aviação civil;

Desejando garantir condições de concorrência equitativas para as transportadoras aéreas, que concedam a estas oportunidades justas e equitativas de prestarem os serviços acordados;

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

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

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 a 28 de maio de 1999;

Tencionando tirar partido do quadro de acordos de transporte aéreo vigentes, com o objetivo de abrir o acesso aos mercados e maximizar os benefícios para os consumidores,

as transportadoras aéreas, os trabalhadores e as comunidades de ambas as Partes:

acordaram no seguinte:

## Artigo 1.º

### Definições

Para efeitos do presente Acordo, entende-se por:

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

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

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

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

5) «Capacidade»: a determinação da capacidade de uma transportadora aérea para explorar serviços aéreos internacionais, ou seja, capacidade financeira suficiente e competências de gestão adequadas e disposição para cumprir as disposições legislativas e regulamentares, bem como os requisitos aplicáveis à prestação de tais serviços;

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

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

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

b) Quaisquer anexos ou alterações a estes adotadas nos termos do artigo 90.º da Convenção, na medida em que tais anexos ou alterações se encontrem, em qualquer momento, em vigor para a República da Moldova e para o Estado ou Estados-Membros da União Europeia, conforme pertinente para a matéria em causa;

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

9) «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;

10) «Transporte aéreo internacional»: o transporte aéreo que atravessa o espaço aéreo sobre o território de mais de um Estado;

11) «Acordo EACE»: o Acordo Multilateral entre a Comunidade Europeia e os Seus Estados-Membros, a República da Albânia, a Bósnia-Herzegovina, a República da Croácia, a Antiga República Jugoslava da Macedónia, a República da Islândia, a República do Montenegro, o Reino da Noruega, a República da Sérvia e a Missão de Administração Provisória das Nações Unidas para o Kosovo (nos termos da Resolução n.º 1244 do Conselho de Segurança da ONU, de 10 de junho de 1999) sobre a Criação de Um Espaço de Aviação Comum Europeu;

12) «Parceiros da política europeia de vizinhança»: Argélia, Arménia, Azerbaijão, Bielorrússia, Egito, Geórgia, Israel, Jordânia, Líbano, Líbia, República da Moldova, Marrocos, Território Palestino Ocupado, Síria, Tunísia e Ucrânia;

13) «Nacional»: qualquer pessoa singular com nacionalidade moldava, no caso da Parte moldava, ou nacionalidade de um Estado-Membro, no caso da Parte europeia, ou qualquer pessoa coletiva, que se mantenha sistematicamente sob o controlo efetivo, quer de forma direta quer mediante participação maioritária, de pessoas singulares com nacionalidade moldava, no caso da Parte moldava, ou de pessoas singulares ou coletivas com nacionalidade de um Estado-Membro ou de um dos países terceiros enumerados no anexo IV, no caso da Parte europeia;

14) «Licenças de exploração»:

*i)* No caso da União Europeia e dos seus Estados-Membros, as licenças de exploração e quaisquer outros documentos ou certificados pertinentes emitidos nos termos da legislação da UE em vigor; e

*ii)* No caso das licenças da República da Moldova, os certificados ou as licenças emitidos nos termos da legislação em vigor na República da Moldova;

15) «Partes»: por um lado, a União Europeia ou os seus Estados-Membros, ou a União Europeia e os seus Estados-Membros, de acordo com as respetivas competências (Parte europeia), e, por outro, a República da Moldova (Parte moldava);

16) «Preço»:

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

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

Esta definição abrange, se for caso disso, o transporte de superfície em articulação com o transporte aéreo internacional, bem como as condições a que a sua aplicação está sujeita;

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

18) «Obrigação de serviço público»: qualquer obrigação imposta às transportadoras aéreas de assegurarem, numa rota especificada, a prestação mínima de serviços aéreos regulares, em conformidade com normas estabele-

cidas de continuidade, regularidade, preços e capacidade mínima, que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais. As transportadoras aéreas podem ser compensadas pela Parte em causa pelo cumprimento de obrigações de serviço público;

19) «Subvenção»: qualquer contribuição financeira concedida pelas autoridades ou por um organismo regional ou outra entidade pública, nomeadamente nos seguintes casos:

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

*b)* As receitas de um Governo, organismo regional ou outra entidade pública que, caso contrário, seriam exigíveis, são recusadas, não cobradas ou indevidamente diminuídas;

*c)* Um Governo, organismo regional ou outra entidade pública fornece bens ou serviços, que não sejam infraestruturas gerais, ou adquire bens ou serviços; ou

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

conferindo por este meio uma vantagem;

20) «SESAR»: a componente tecnológica do Céu Único Europeu cujo objetivo é proporcionar à UE, até 2020, uma infraestrutura de controlo do tráfego aéreo altamente eficaz, que permita o desenvolvimento seguro e respeitador do ambiente do transporte aéreo;

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

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

## TÍTULO I

## Disposições económicas

## Artigo 2.º

## Concessão de direitos

1 — Cada Parte concede à outra Parte, em conformidade com o disposto nos anexos I e II do presente Acordo, os seguintes direitos para a realização de transportes aéreos internacionais pelas transportadoras aéreas da outra Parte:

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

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

- a) Da República da Moldova, o direito de embarcar, no território de qualquer Estado-Membro, passageiros, bagagem, carga e ou correio transportados a título oneroso e com destino a outro ponto no território deste Estado-Membro;
- b) Da União Europeia, o direito de embarcar, no território da República da Moldova, passageiros, bagagem, carga e ou correio transportados a título oneroso e com destino a outro ponto no território da República da Moldova.

## Artigo 3.º

## Autorização

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

a) No caso de uma transportadora aérea da República da Moldova:

— A transportadora aérea tenha o seu estabelecimento principal na República da Moldova e seja titular de uma licença de exploração válida, em conformidade com o direito aplicável da República da Moldova; e

— O controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pela República da Moldova; e

— Salvo disposição em contrário decorrente do artigo 6.º («Investimento») do presente Acordo, a transportadora seja propriedade, diretamente ou mediante participação maioritária, e se encontre sob o controlo efetivo da República da Moldova e ou dos seus nacionais;

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

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

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

— Salvo disposição em contrário decorrente do artigo 6.º («Investimento») do presente Acordo, a transportadora seja propriedade, diretamente ou mediante participação maioritária, e se encontre sob o controlo efetivo de Estados-Membros e ou de nacionais dos Estados-Membros, ou de outros Estados enumerados no anexo IV do presente Acordo, e ou dos nacionais destes outros Estados;

c) A transportadora aérea satisfaça as condições previstas nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas pela autoridade competente; e

d) Disposições enunciadas nos artigos 14.º («Segurança operacional da aviação») e 15.º («Segurança da aviação») do presente Acordo sejam mantidas e administradas.

## Artigo 4.º

## Reconhecimento mútuo das decisões reguladoras no respeitante à capacidade, à propriedade e ao controlo das companhias aéreas

Quando recebem um pedido de autorização de uma transportadora aérea de uma das Partes, as autoridades competentes da outra Parte reconhecem qualquer decisão relativa à capacidade e ou à nacionalidade adotada pelas autoridades competentes da primeira Parte em relação à referida transportadora aérea, como se tal decisão tivesse sido tomada pelas suas próprias autoridades competentes, e não procedem a nenhum inquérito nessa matéria, exceto nos casos previstos nas alíneas a) e b):

a) Se, após receção de um pedido de autorização de uma transportadora aérea ou após concederem tal autorização, as autoridades competentes da Parte recetora tiverem razões específicas para recear que, apesar da decisão tomada pelas autoridades competentes da outra Parte, incluindo em casos relacionados com a dupla nacionalidade, as condições previstas no artigo 3.º («Autorização») do presente Acordo para a concessão das autorizações ou licenças devidas não foram satisfeitas, devem avisar prontamente as autoridades em causa, indicando as verdadeiras razões dos seus receios. Nessa eventualidade, qualquer das Partes pode solicitar a realização de consultas, inclusive dos representantes das autoridades competentes em questão, e ou informações suplementares pertinentes sobre o assunto, devendo tais pedidos ser satisfeitos o mais rapidamente possível. Se o assunto continuar por resolver, qualquer das Partes pode recorrer ao Comité Misto instituído nos termos do artigo 22.º («Comité Misto») do presente Acordo.

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

- Certificados de segurança ou licenças;
- Disposições de segurança; ou
- Seguros.

## Artigo 5.º

## Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações

1 — As autoridades competentes de uma das Partes podem recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações de operação ou, de outro modo, suspender ou limitar

as operações de uma transportadora aérea da outra Parte sempre que:

a) No caso de uma transportadora aérea da República da Moldova:

— A transportadora aérea não tenha o seu estabelecimento principal na República da Moldova ou não disponha de uma licença de exploração válida, em conformidade com o direito aplicável da República da Moldova; ou

— O controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea não seja exercido nem mantido pela República da Moldova; ou

— Salvo disposição em contrário decorrente do artigo 6.º («Investimento») do presente Acordo, a transportadora aérea não seja propriedade, diretamente ou mediante participação maioritária, nem se encontre sob o controlo efetivo da República da Moldova e ou de nacionais da República da Moldova;

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

— A transportadora aérea não tenha o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro, em conformidade com os Tratados da UE, ou não disponha de uma licença de exploração válida; ou

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

— Salvo disposição em contrário decorrente do artigo 6.º («Investimento») do presente Acordo, a transportadora aérea não seja propriedade, diretamente ou mediante participação maioritária, nem se encontre sob o controlo efetivo de Estados-Membros e ou nacionais de Estados-Membros, ou de outros Estados enumerados no anexo IV do presente Acordo, e ou de nacionais destes outros Estados;

c) A transportadora aérea não tenha cumprido as disposições legislativas e regulamentares referidas no artigo 7.º («Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares») do presente Acordo; ou

d) Não sejam mantidas ou aplicadas as disposições dos artigos 14.º («Segurança operacional da aviação») e 15.º («Segurança da aviação») do presente Acordo; ou

e) Uma das Partes tenha decidido, em conformidade com o artigo 8.º («Concorrência») do presente Acordo, que não estão a ser cumpridas as condições de concorrência.

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

3 — Nenhuma das Partes deve invocar os direitos que lhe são conferidos pelo presente artigo para recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações ou licenças das transportadoras aéreas de uma Parte baseando-se no facto de que a participação maioritária e ou o controlo efetivo de tais transportadoras aéreas pertencem a uma ou mais Partes no Acordo EACE ou a nacionais seus, desde que essa Parte ou Partes no Acordo EACE ofereçam um tratamento recíproco e que essa Parte ou Partes apliquem os termos e as condições do Acordo EACE.

## Artigo 6.º

### Investimento

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 3.º («Autorização») e 5.º («Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações») do presente Acordo, são autorizados a participação maioritária ou o controlo efetivo de uma transportadora aérea da República da Moldova por Estados-Membros e ou por nacionais seus.

2 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 3.º («Autorização») e 5.º («Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações») do presente Acordo, são autorizados a participação maioritária ou o controlo efetivo de uma transportadora aérea da União Europeia pela República da Moldova e ou por nacionais seus, mediante decisão prévia do Comité Misto instituído pelo presente Acordo, em conformidade com o seu artigo 22.º («Comité Misto»), n.º 2. Tal decisão deve especificar as condições aplicáveis à prestação dos serviços acordados nos termos do presente Acordo, bem como aos serviços entre países terceiros e as Partes. As disposições do artigo 22.º («Comité Misto»), n.º 8, do presente Acordo, não se aplicam a este tipo de decisões.

## Artigo 7.º

### Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares

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

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

## Artigo 8.º

### Concorrência

1 — As Partes reconhecem ter por objetivo comum a criação de um ambiente equitativo e concorrencial para a prestação de serviços aéreos. As Partes reconhecem que é muito provável que as transportadoras aéreas que operam numa base totalmente comercial e não beneficiam de subvenções adotem práticas concorrenciais leais.

2 — No âmbito do presente Acordo e sem prejuízo de eventuais disposições específicas nele contidas, é proibida qualquer forma de discriminação com base na nacionalidade.

3 — Os auxílios estatais que falseiam ou ameaçam falsear a concorrência ao favorecerem determinadas empresas ou determinados produtos ou serviços da aviação são incompatíveis com o funcionamento adequado do presente Acordo, na medida em que podem afetar o comércio entre as Partes no setor da aviação.

4 — Quaisquer práticas contrárias ao disposto no presente artigo devem ser analisadas com base nos critérios

decorrentes da aplicação das regras de concorrência vigentes na União Europeia, nomeadamente o artigo 107.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e os instrumentos interpretativos adotados pelas instituições da União Europeia.

5 — Se uma das Partes constatar que, no território da outra Parte, existem condições, nomeadamente devido a uma subvenção, suscetíveis de afetar adversamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência oferecidas às suas transportadoras aéreas, pode enviar observações à outra Parte. Pode também pedir uma reunião do Comité Misto, conforme prevê o artigo 22.º («Comité Misto») do presente Acordo. As consultas devem ser iniciadas no prazo de 30 dias a contar da data de receção do referido pedido. A incapacidade de obter um acordo satisfatório no prazo de 30 dias a contar do início das consultas constitui motivo para a Parte requerente tomar medidas com vista à recusa, retenção, revogação ou suspensão das autorizações da(s) transportadora(s) aérea(s) em causa ou à imposição de condições adequadas, em conformidade com o artigo 5.º («Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações») do presente Acordo.

6 — As medidas referidas no n.º 5 devem ser adequadas, proporcionadas e, no que respeita ao âmbito e à duração, limitadas ao estritamente necessário. Aplicar-se-ão exclusivamente às transportadoras aéreas que beneficiem de uma subvenção ou das condições referidas no presente artigo e sem prejuízo do direito de as Partes tomarem medidas nos termos do artigo 24.º («Medidas de salvaguarda») do presente Acordo.

7 — Cada uma das Partes pode, mediante notificação da outra Parte, contactar as entidades governamentais responsáveis no território da outra Parte, a nível nacional, provincial ou local, para debater questões relacionadas com o presente artigo.

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

## Artigo 9.º

### Oportunidades comerciais

#### Exercício de uma atividade empresarial

1 — As Partes reconhecem que os obstáculos ao exercício de uma atividade empresarial pelos operadores comerciais comprometem os benefícios a retirar do presente Acordo. As Partes aceitam, por conseguinte, encetar um processo efetivo e recíproco de eliminação dos obstáculos ao exercício de uma atividade empresarial pelos operadores comerciais de ambas as Partes, sempre que tais obstáculos possam entravar as operações comerciais, falsear a concorrência ou prejudicar o desenvolvimento de condições equitativas.

2 — O Comité Misto instituído nos termos do artigo 22.º («Comité Misto») do presente Acordo deve estabelecer um processo de cooperação no que respeita à atividade empresarial e às oportunidades comerciais, acompanhar os progressos alcançados em termos de eliminação efetiva dos obstáculos ao exercício de uma atividade empresarial pelos operadores comerciais e realizar análises periódicas dos avanços registados, designadamente, se necessário, a nível de alterações legislativas e regulamentares. Nos termos do artigo 22.º («Comité Misto») do presente Acordo,

uma Parte pode solicitar uma reunião do Comité Misto para debater quaisquer questões relacionadas com a aplicação do presente artigo.

#### Representantes das transportadoras aéreas

3 — As transportadoras aéreas de cada Parte têm o direito de abrir escritórios no território da outra Parte para a promoção e venda de transportes aéreos e atividades conexas, incluindo o direito de vender e emitir qualquer bilhete e ou carta de porte aéreo, tanto os seus próprios bilhetes e ou cartas de porte aéreo como os de qualquer outra transportadora.

4 — As transportadoras aéreas de cada Parte têm o direito, nos termos das disposições legislativas e regulamentares da outra Parte relativas a entrada, residência e emprego, de introduzir e manter no território da outra Parte o pessoal administrativo, de vendas, técnico, operacional e de outras especialidades, necessário para apoiar a prestação de serviços de transporte aéreo. Estas necessidades de pessoal podem, ao critério das transportadoras aéreas, ser satisfeitas por pessoal próprio ou recorrendo aos serviços de qualquer outra organização, empresa ou transportadora aérea que opere no território da outra Parte, autorizada a prestar tais serviços no território dessa Parte. As Partes devem facilitar e acelerar a concessão de autorizações de trabalho, se necessário, ao pessoal contratado para os escritórios, nos termos do presente número, incluindo ao que exerce certas funções temporárias por um período não superior a noventa (90) dias, sem prejuízo das disposições legislativas e regulamentares em vigor.

#### Assistência em escala

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

*i)* Direito de prestar a sua própria assistência em escala («autoassistência») ou, ao seu critério;

*ii)* Direito de selecionar entre os fornecedores concorrentes de parte ou da totalidade dos serviços de assistência em escala, se tais fornecedores tiverem acesso ao mercado com base nas disposições legislativas e regulamentares de cada Parte e estiverem presentes no mercado.

*b)* No caso das seguintes categorias de serviços de assistência em escala, a saber, assistência a bagagem, assistência a operações na plataforma de estacionamento, assistência a combustível e óleo e assistência a carga e correio, no que respeita ao tratamento físico da carga e do correio entre o terminal aéreo e a aeronave, os direitos concedidos nos termos da alínea *a)*, subalíneas *i)* e *ii)*, podem estar sujeitos a restrições em conformidade com as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis no território da outra Parte. Se tais restrições impedirem a autoassistência e não existir concorrência efetiva entre prestadores de serviços de assistência em escala, estes serviços devem ser oferecidos a todas as transportadoras aéreas em condições de igualdade e numa base não discriminatória.

#### Assistência em escala a terceiros

6 — Cada empresa de assistência em escala, seja ela uma transportadora aérea ou não, goza em matéria de assistência em escala no território da outra Parte do direito

de prestar serviços de assistência em escala a companhias aéreas que efetuam operações no mesmo aeroporto, se tal for autorizado e conforme com as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis.

Vendas, despesas realizadas localmente  
e transferência de fundos

7 — Qualquer transportadora aérea de cada uma das Partes pode comercializar serviços de transporte aéreo e serviços conexos no território da outra Parte, diretamente e ou, ao seu critério, por meio dos seus agentes de vendas, de outros intermediários por ela designados, de outra transportadora aérea ou da Internet. Cada transportadora aérea tem o direito de vender estes serviços de transporte e qualquer pessoa é livre de os adquirir na moeda do território em causa ou em qualquer outra moeda livremente convertível, nos termos da legislação aplicável à moeda local.

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

9 — As transportadoras aéreas de cada Parte são 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 uma das Partes podem, ao seu critério, pagar estas despesas no território da outra Parte em moeda livremente convertível, nos termos da legislação aplicável à moeda local.

Modalidades de cooperação

10 — Ao explorar ou oferecer serviços nos termos do presente Acordo, qualquer transportadora aérea de uma das Partes pode estabelecer modalidades de cooperação comercial, como as relativas à reserva de capacidade ou à 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) Qualquer prestador de serviços de transporte de superfície (terrestre ou marítimo);

desde que:

- i) A transportadora operadora seja titular dos direitos de tráfego adequados;
- ii) As transportadoras responsáveis pela comercialização disponham da autorização de rota adequada; e
- iii) Tais modalidades de cooperação preencham os requisitos de segurança e concorrência a que estão normalmente sujeitas. No caso dos serviços de transporte de passageiros vendidos em regime de partilha de códigos, o comprador deve tomar conhecimento, no ponto de venda e, em qualquer caso, antes do embarque, do fornecedor que prestará cada segmento do serviço de transporte.

11 — a) No caso do transporte de passageiros, os prestadores de serviços de transporte de superfície não

ficam sujeitos às disposições legislativas e regulamentares aplicáveis ao transporte aéreo simplesmente pelo facto de tal transporte de superfície ser oferecido por uma transportadora aérea em seu próprio nome. Os prestadores de serviços de transporte de superfície podem decidir participar ou não nas modalidades de cooperação. Ao decidirem participar numa modalidade específica, os prestadores de serviços 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 os fornecedores indiretos de serviços de transporte de carga das Partes são autorizados, sem restrições, a utilizar serviços de transporte de carga de superfície em articulação com o transporte aéreo, de ou para quaisquer pontos dos territórios da República da Moldova e da União Europeia, ou de países terceiros, nomeadamente serviços de transporte de e para todos os aeroportos que disponham de serviços aduaneiros, incluindo, quando aplicável, o direito de transportar carga sob controlo alfandegário, nos termos das disposições legislativas e regulamentares em vigor. Independentemente de ser transportada à superfície ou por via aérea, essa carga tem acesso às infraestruturas e aos serviços aduaneiros do aeroporto. As transportadoras aéreas podem optar por efetuar o seu próprio transporte de superfície ou por prestar esse serviço através de modalidades estabelecidas com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície realizado por outras transportadoras aéreas e fornecedores indiretos de serviços de transporte aéreo de carga. Estes serviços de transporte intermodal de carga podem ser oferecidos a um preço único, combinando o transporte aéreo e o de superfície, desde que os expedidores não sejam induzidos em erro sobre as características do transporte.

Locação financeira

12 — As transportadoras aéreas de cada uma das Partes têm o direito de prestar os serviços acordados utilizando, em regime de locação, aeronaves e tripulações de qualquer outra transportadora aérea, inclusive de países terceiros, desde que todos os participantes nestas modalidades de cooperação cumpram as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas pelas Partes.

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

b) A locação com tripulação (*wet-leasing*), por uma transportadora aérea da República da Moldova, de uma aeronave de uma transportadora aérea de um país terceiro, ou, por uma transportadora aérea da União Europeia, de uma aeronave de uma transportadora aérea de um país terceiro que não figure no anexo iv do presente Acordo, para exercer os direitos previstos no âmbito do presente Acordo, deve ter carácter excecional ou satisfazer necessidades temporárias. O contrato de locação deve ser submetido a aprovação prévia, quer da autoridade emissora da licença da transportadora aérea locadora quer da autoridade competente da outra Parte.

## Contratos de franquia e de utilização de marca

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

## Artigo 10.º

## Direitos aduaneiros e fiscalidade

1 — À chegada ao território de uma das Partes, 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 (incluindo, entre outros, alimentos e bebidas alcoólicas e não alcoólicas, tabaco e demais produtos para venda ou consumo dos passageiros, em quantidades limitadas, durante o voo) e outros artigos destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção da aeronave afeta ao transporte aéreo internacional estão isentos, em condições de reciprocidade, de acordo com a legislação aplicável, de todas as restrições à importação, impostos sobre a propriedade e sobre o capital, direitos aduaneiros, impostos especiais de consumo e outras imposições e taxas equiparáveis: *a)* cobrados pelas autoridades nacionais ou locais ou pela União Europeia, e *b)* não baseados no custo dos serviços prestados, sob condição de tais equipamentos e provisões permanecerem a bordo da aeronave.

2 — Numa base de reciprocidade, em conformidade com a legislação aplicável, estão igualmente isentos dos impostos, contribuições, direitos, imposições e taxas referidos no n.º 1, com exceção das taxas sobre o custo dos serviços prestados:

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

*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 afetas ao transporte aéreo internacional;

*c)* Os combustíveis, lubrificantes e consumíveis técnicos introduzidos ou fornecidos no território de uma Parte para serem usados nas aeronaves de uma transportadora aérea da outra Parte afetas ao transporte aéreo internacional, ainda que tais provisões se destinem a ser utilizadas num segmento da viagem efetuado sobre o referido território;

*d)* O material impresso, previsto na legislação aduaneira de cada uma das Partes, introduzido ou fornecido no território de uma Parte e embarcado para utilização nos voos de partida das aeronaves de uma transportadora aérea da outra Parte afetas ao transporte aéreo internacional, ainda

que tal material se destine a ser utilizado num segmento da viagem efetuado sobre o referido território; e

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

3 — Sem prejuízo de qualquer outra disposição em contrário, nenhuma das cláusulas do presente Acordo impede uma Parte de aplicar impostos, contribuições, direitos, imposições ou taxas sobre o combustível fornecido no seu território, numa base não discriminatória, para utilização em aeronaves de uma transportadora aérea que opere entre dois pontos do seu território.

4 — Pode ser exigido que o equipamento e os aprovisionamentos referidos nos n.ºs 1 e 2 sejam mantidos sob a supervisão ou o controlo das autoridades competentes e não sejam transferidos sem o pagamento dos impostos e direitos aduaneiros devidos.

5 — As isenções previstas no presente artigo também se aplicam aos casos em que as transportadoras aéreas de uma Parte contratam com outra transportadora aérea, que também beneficia de tais 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.

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

7 — A bagagem e a carga em trânsito direto no território de uma Parte estão isentas de impostos, direitos aduaneiros, imposições e taxas equiparadas que não dependam do custo do serviço prestado.

8 — O equipamento de bordo normal e os materiais e provisões habitualmente conservados a bordo das aeronaves das transportadoras aéreas de qualquer das Partes só podem ser descarregados no território da outra Parte mediante autorização das autoridades aduaneiras desse território. Neste caso, podem ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades até serem reexportados ou retirados de qualquer outro modo, em conformidade com a regulamentação aduaneira.

9 — As disposições do presente Acordo não afetam o regime do IVA, com exceção do imposto sobre o volume de negócios aplicável às importações. O disposto no presente Acordo não afeta as disposições de qualquer convenção entre um Estado-Membro e a República da Moldova destinadas a evitar a dupla tributação do rendimento e do capital, que possam estar em vigor nesse momento.

## Artigo 11.º

## Taxas de utilização dos aeroportos e das infraestruturas e serviços aeronáuticos

1 — Cada uma das Partes assegura que as taxas eventualmente impostas pelas suas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança às transportadoras aéreas da outra Parte pela utilização das infraestruturas e dos serviços de navegação aérea, de controlo do tráfego aéreo, aeroportuários, de segurança da aviação e conexos devem ser justas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e equitativamente repartidas pelas diversas categorias de utilizadores. Sem prejuízo do disposto no artigo 16.º («Gestão do tráfego aéreo»), n.º 1, estas taxas podem refletir, mas não devem exceder, o custo total para as autoridades ou



organismos competentes em matéria de cobrança do fornecimento das infraestruturas e dos serviços aeroportuários e de segurança da aviação adequados no aeroporto ou no sistema aeroportuário em causa. Tais taxas podem envolver uma rentabilidade razoável dos ativos, após amortização. As infraestruturas e os serviços sujeitos a taxas de utilização devem ser oferecidos segundo critérios de eficácia e economia. Em qualquer caso, as condições de aplicação destas taxas às transportadoras aéreas da outra Parte não devem ser consideradas menos favoráveis do que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra transportadora aérea no momento da sua avaliação.

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

3 — Nos processos de resolução de diferendos em conformidade com o artigo 23.º («Resolução de diferendos e arbitragem») do presente Acordo, uma Parte só é considerada em infração do disposto no presente artigo se:

a) Não proceder, num prazo razoável, à revisão da taxa ou prática que é objeto da queixa da outra Parte; ou

b) Na sequência dessa revisão, não adotar todas as medidas ao seu alcance para corrigir qualquer taxa ou prática incoerente com o presente artigo.

#### Artigo 12.º

##### Tarifação

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

2 — As Partes não devem exigir que as tarifas sejam registadas ou notificadas.

3 — As autoridades competentes podem realizar debates sobre questões como, por exemplo, tarifas consideradas injustas, pouco razoáveis, discriminatórias ou subvencionadas.

#### Artigo 13.º

##### Estatísticas

1 — Cada Parte deve facultar à outra Parte 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 prestação dos serviços aéreos.

2 — As Partes devem cooperar no âmbito do Comité Misto, em conformidade com o artigo 22.º («Comité Misto») do presente Acordo, de modo a facilitar o intercâmbio de informações estatísticas entre si, para efeitos de controlo do desenvolvimento dos serviços aéreos objeto do presente Acordo.

## TÍTULO II

### Cooperação regulamentar

#### Artigo 14.º

##### Segurança operacional da aviação

1 — Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo, as Partes devem agir em conformidade com as disposições da legislação relativa à segurança operacional da aviação especificada no anexo III, parte C, do presente Acordo, nas condições a seguir enunciadas.

2 — As Partes devem cooperar para assegurar a aplicação, pela República da Moldova, da legislação referida no n.º 1. Para o efeito, a República da Moldova participa como observadora nos trabalhos da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, a partir da data de entrada em vigor do presente Acordo.

a) A transição gradual da República da Moldova para a plena aplicação da legislação referida no anexo III, parte C, do presente Acordo, deve ser sujeita a avaliações. As avaliações devem ser efetuadas pela União Europeia em cooperação com a República da Moldova. Após se ter certificado de que a legislação referida no anexo III, parte C, do presente Acordo, é plenamente aplicada, a República da Moldova deve informar a União Europeia da necessidade de efetuar uma avaliação.

b) Quando a República da Moldova tiver aplicado plenamente a legislação referida no anexo III, parte C, do presente Acordo, o Comité Misto instituído nos termos do artigo 22.º («Comité Misto») do presente Acordo deve determinar as condições e o estatuto exatos da participação da República da Moldova na Agência Europeia para a Segurança da Aviação, para além do estatuto de observador acima referido.

3 — As Partes devem assegurar que as aeronaves matriculadas no território de uma Parte, em relação às quais existam suspeitas de incumprimento das normas internacionais de segurança da aviação, estabelecidas nos termos da Convenção, e que efetuem aterragens em aeroportos abertos ao tráfego aéreo internacional no território da outra Parte são submetidas a inspeções na plataforma de estacionamento pelas autoridades competentes dessa outra Parte, a bordo e em torno da aeronave, para verificar a validade da sua documentação e da respeitante à sua tripulação, bem como o seu estado aparente e o do seu equipamento.

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

5 — As autoridades competentes de uma das Partes devem adotar todas as medidas adequadas e imediatas, sempre que verifiquem que uma aeronave, um produto ou uma operação podem:

a) Não satisfazer as normas mínimas estabelecidas nos termos da Convenção ou da legislação especificada no anexo III, parte C, do presente Acordo, consoante o caso;

b) Suscitar sérias preocupações — na sequência de uma das inspeções previstas no n.º 3 — de que uma aeronave ou a sua exploração não obedecem às normas mínimas estabelecidas nos termos da Convenção ou da legislação especificada no anexo III, parte C, do presente Acordo, consoante o caso; ou

c) Suscitar sérias preocupações de que não se mantêm em vigor nem são aplicadas, efetivamente, as normas mínimas estabelecidas nos termos da Convenção ou da legislação especificada no anexo III, parte C, do presente Acordo, consoante o caso.

6 — Se as autoridades competentes de uma das Partes tomarem medidas por força do n.º 5 do presente artigo, devem informar prontamente as autoridades competentes da outra Parte de tal facto, apresentando as razões que as motivaram.

7 — Se, apesar de ter deixado de haver razões para tal, as medidas adotadas em aplicação do n.º 5 não forem suspensas, qualquer das Partes pode submeter a questão à apreciação do Comité Misto.

### Artigo 15.º

#### Segurança da aviação

1 — Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo, as Partes devem agir em conformidade com as disposições da legislação da União Europeia relativa à segurança da aviação, especificada no anexo III, parte D, do presente Acordo, nas condições a seguir enunciadas.

2 — A República da Moldova pode ser sujeita a uma inspeção da Comissão Europeia, de acordo com a legislação da União Europeia aplicável em matéria de segurança, conforme previsto no anexo III do presente Acordo. As Partes devem criar o mecanismo necessário para o intercâmbio de informações sobre os resultados de tais inspeções de segurança.

3 — Atendendo a que a garantia da segurança das aeronaves civis e dos seus passageiros e tripulações constitui uma condição prévia fundamental para a exploração de serviços aéreos internacionais, as Partes reafirmam o seu compromisso mútuo de salvaguardar a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e, nomeadamente, as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção, da Convenção referente às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio a 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia a 16 de dezembro de 1970, da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal a 23 de setembro de 1971 e do Protocolo para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos Destinados à Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal a 24 de fevereiro de 1988, bem como da Convenção sobre a Marcação dos Explosivos Plásticos para Efeitos de Deteção, assinada em Montreal a 1 de março de 1991, na medida em que ambas as Partes sejam partes nestas convenções e em todas as demais convenções e protocolos no domínio da segurança da aviação civil que ambas tenham celebrado.

4 — Sempre que solicitado, as Partes devem prestar-se toda a assistência mútua necessária para prevenir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, dos seus passageiros e das suas tripulações, dos aeroportos e das infraestruturas de navegação aérea, bem como quaisquer outras ameaças contra a segurança da aviação civil.

5 — Nas suas relações mútuas, as Partes devem agir em conformidade com as normas de segurança da aviação e, na medida em que as apliquem, as práticas recomendadas

pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e designadas por anexos da Convenção, na medida em que tais disposições de segurança sejam aplicáveis às Partes. Ambas as Partes devem exigir que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território e que têm o seu estabelecimento principal ou residência permanente nesse mesmo território, bem como os operadores de aeroportos situados no seu território, ajam em conformidade com as referidas disposições de segurança da aviação.

6 — Cada uma das Partes deve garantir que são tomadas medidas eficazes no seu território para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, incluindo, entre outras, o rastreio de passageiros e da respetiva bagagem de cabina, o rastreio da bagagem de porão, os controlos de segurança da carga e do correio antes do embarque ou do carregamento das aeronaves, os controlos de segurança das provisões de bordo e das provisões do aeroporto e o controlo do acesso ao lado ar e às zonas restritas de segurança. Estas medidas devem ser ajustadas em caso de aumento do nível de ameaça. Cada uma das Partes concorda que as suas transportadoras aéreas podem ser instadas a observar as disposições de segurança da aviação referidas no n.º 5, prescritas pela outra Parte, relativas à entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte.

7 — Cada uma das Partes deve igualmente atender qualquer pedido da outra Parte no sentido de adotar medidas de segurança especiais razoáveis contra uma determinada ameaça. A menos que tal não seja razoavelmente possível devido a uma emergência, cada uma das Partes deve informar antecipadamente a outra Parte de quaisquer medidas de segurança especiais que tencione adotar e que possam ter um impacto financeiro ou operacional significativo nos serviços de transporte aéreo prestados por força do presente Acordo. Qualquer das Partes pode requerer uma reunião do Comité Misto para debater tais medidas de segurança, conforme previsto no artigo 22.º («Comité Misto») do presente Acordo.

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

9 — As Partes devem tomar todas as medidas que considerem exequíveis para assegurar que qualquer aeronave sujeita a um ato de captura ilícita ou a outros atos de interferência ilícita e que se encontre estacionada no seu território seja imobilizada, a menos que a sua partida seja imposta pela obrigação imperativa de proteger vidas humanas. Sempre que possível, tais medidas devem ser tomadas com base em consultas mútuas.

10 — Se uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte violou as disposições de segurança da aviação estabelecidas no presente artigo, deve apresentar um pedido de consulta imediata da outra Parte.

11 — Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º («Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações») do presente Acordo, a incapacidade de obter um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias a contar da data de apresentação do referido pedido constitui motivo para reter, revogar, limitar ou impor condições às autorizações de operação de uma ou várias transportadoras aéreas dessa outra Parte.

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

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

#### Artigo 16.º

##### Gestão do tráfego aéreo

1 — Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo, as Partes devem agir em conformidade com a legislação especificada no anexo III, parte B, do presente Acordo, nas condições a seguir enunciadas.

2 — As Partes devem cooperar no domínio da gestão do tráfego aéreo com vista a alargar o Céu Único Europeu à República da Moldova, a fim de reforçar as atuais normas de segurança e a eficácia global das operações gerais de tráfego aéreo na Europa, otimizar as capacidades de controlo do tráfego aéreo, reduzir ao mínimo os atrasos e aumentar a eficiência ambiental. Para o efeito, a República da Moldova deve participar como observadora no Comité do Céu Único a partir da data de entrada em vigor do Acordo. O Comité Misto é responsável pelo acompanhamento e pela promoção da cooperação no domínio da gestão do tráfego aéreo.

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

a) A República da Moldova deve adotar as medidas necessárias para ajustar as suas estruturas institucionais de gestão do tráfego aéreo ao Céu Único Europeu, nomeadamente garantindo a independência, pelo menos no plano funcional, dos organismos supervisores nacionais competentes em relação aos prestadores de serviços de navegação aérea; e

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

#### Artigo 17.º

##### Ambiente

1 — As Partes reconhecem a importância da proteção ambiental na definição e aplicação da política de aviação. As Partes reconhecem que são necessárias medidas eficazes aos níveis mundial, regional, nacional e ou local para reduzir ao mínimo o impacto da aviação civil no ambiente.

2 — Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo, as Partes devem agir em conformidade com a legislação relativa ao transporte aéreo especificada no anexo III, parte E, do presente Acordo.

3 — As Partes reconhecem a importância de cooperarem e, no âmbito dos debates multilaterais, de analisarem os efeitos da aviação no ambiente, bem como de garantirem que as eventuais medidas de atenuação são totalmente coerentes com os objetivos do presente Acordo.

4 — Nenhuma das disposições do presente Acordo deve ser interpretada como limitando o poder de as autoridades

competentes de uma das Partes adotarem todas as medidas adequadas para prevenir ou, de outro modo, fazer face aos impactos ambientais do transporte aéreo, desde que tais medidas sejam totalmente coerentes com os seus direitos e obrigações à luz do direito internacional e aplicadas sem distinção de nacionalidade.

#### Artigo 18.º

##### Defesa do consumidor

Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo, as Partes devem agir em conformidade com a legislação relativa ao transporte aéreo especificada no anexo III, parte G, do presente Acordo.

#### Artigo 19.º

##### Sistemas informatizados de reservas

Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo, as Partes devem agir em conformidade com a legislação relativa ao transporte aéreo especificada no anexo III, parte H, do presente Acordo.

#### Artigo 20.º

##### Aspectos sociais

Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo, as Partes devem agir em conformidade com a legislação relativa ao transporte aéreo especificada no anexo III, parte F, do presente Acordo.

### TÍTULO III

#### Disposições institucionais

#### Artigo 21.º

##### Interpretação e execução

1 — As Partes devem tomar todas as medidas adequadas, de caráter geral ou específico, para assegurar o cumprimento das obrigações decorrentes do presente Acordo e renunciar a quaisquer medidas que comprometam a consecução dos objetivos do Acordo.

2 — Cada uma das Partes é responsável, no seu território, pela execução adequada do presente Acordo e, designadamente, dos regulamentos e diretivas relativos ao transporte aéreo mencionados no anexo III do presente Acordo.

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

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

5 — Na medida em que as disposições do presente Acordo e as disposições dos atos especificados no anexo III do presente Acordo são idênticas, em substância, a regras correspondentes dos Tratados da UE e a atos adotados

por força dos Tratados da UE, tais disposições devem, na sua aplicação, ser interpretadas em conformidade com as decisões pertinentes do Tribunal de Justiça e da Comissão Europeia.

#### Artigo 22.º

##### Comité Misto

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

2 — As decisões do Comité Misto são adotadas de forma consensual e têm carácter vinculativo para as Partes. Devem ser executadas pelas Partes segundo as suas próprias regras.

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

4 — O Comité Misto reúne-se em função das necessidades. Qualquer das Partes pode solicitar a convocação de uma reunião.

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

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

7 — Se uma das Partes considerar que uma decisão do Comité Misto não foi devidamente aplicada pela outra Parte, a primeira pode requerer o debate da questão pelo Comité Misto. Se o Comité Misto não puder resolver a questão no prazo de dois meses a contar da data da sua apresentação, a Parte requerente pode tomar medidas de salvaguarda adequadas, nos termos do artigo 24.º («Medidas de salvaguarda») do presente Acordo.

8 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do presente artigo, se o Comité Misto não decidir sobre determinada questão no prazo de seis meses a contar da data em que esta lhe tiver sido apresentada, as Partes podem adotar medidas de salvaguarda temporárias adequadas, nos termos do artigo 24.º («Medidas de salvaguarda») do presente Acordo.

9 — Em conformidade com o disposto no artigo 6.º («Investimento») do presente Acordo, o Comité Misto deve analisar as questões relativas a investimentos bilaterais, em caso de participação maioritária, ou a mudanças no controlo efetivo das transportadoras aéreas das Partes.

10 — Em conformidade com o disposto no artigo 14.º («Segurança operacional da aviação») do presente Acordo, o Comité Misto deve acompanhar o processo de retirada do registo das aeronaves matriculadas na República da Moldova na data de assinatura do presente Acordo que não cumpram as normas internacionais de segurança da aviação estabelecidas nos termos da Convenção. O Comité Misto deve também acompanhar o processo de eliminação progressiva, durante o período transitório descrito no anexo II do presente Acordo, das aeronaves matriculadas na República da Moldova na data de assinatura do presente Acordo e utilizadas por operadores sob o controlo

regulamentar da República da Moldova, que não dispõem de um certificado de tipo emitido em conformidade com a legislação pertinente da UE, mencionada no anexo III, parte C, do presente Acordo, a fim de chegar a acordo quanto a uma redução progressiva do número de aeronaves referidas no anexo II, ponto 7, do presente Acordo.

11 — O Comité Misto também desenvolve a cooperação através dos seguintes meios:

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

b) Abordagem e, na medida do possível, resolução eficaz de questões ligadas ao exercício de uma atividade empresarial que possam, designadamente, entravar o acesso ao mercado e o bom funcionamento dos serviços abrangidos pelo presente Acordo, de modo a garantir condições de concorrência equitativas e a convergência regulamentar, bem como a minimizar a pressão regulamentar dos operadores comerciais;

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

d) Análise periódica dos efeitos sociais da aplicação do presente Acordo, nomeadamente a nível do emprego, e procura de respostas adequadas a preocupações consideradas legítimas;

e) Estudo das potenciais áreas de aperfeiçoamento do presente Acordo, designadamente através da recomendação de alterações;

f) Aprovação, na base do consenso, de propostas, abordagens ou documentos de natureza processual diretamente relacionados com o funcionamento do presente Acordo;

g) Estudo e preparação de assistência técnica nos domínios abrangidos pelo presente Acordo; e

h) Promoção da cooperação nos fóruns internacionais pertinentes.

#### Artigo 23.º

##### Resolução de diferendos e arbitragem

1 — Em caso de diferendo relativo à interpretação ou à aplicação do presente Acordo, as Partes devem esforçar-se, em primeiro lugar, por solucioná-lo mediante consultas formais no âmbito do Comité Misto, em conformidade com o artigo 22.º («Comité Misto»), n.º 5, do presente Acordo.

2 — Qualquer das Partes pode remeter um diferendo relativo à aplicação ou à interpretação do presente Acordo, que não tenha sido possível resolver nos termos do n.º 1, a um painel de arbitragem composto por três árbitros, segundo o procedimento a seguir estabelecido:

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

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

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

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

3 — A pedido de uma das Partes, o painel de arbitragem pode ordenar à outra Parte que aplique medidas cautelares provisórias na pendência da decisão definitiva do painel.

4 — As decisões, provisórias ou definitivas, do painel de arbitragem têm carácter vinculativo para as Partes.

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

#### Artigo 24.º

##### Medidas de salvaguarda

1 — As Partes devem adotar as medidas gerais ou específicas necessárias ao cumprimento das obrigações que lhes incumbem por força do presente Acordo. Devem assegurar a consecução dos objetivos do 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, pode adotar medidas de salvaguarda adequadas. As medidas de salvaguarda devem ser limitadas em âmbito e duração ao estritamente necessário para remediar a situação ou manter o equilíbrio do presente Acordo. Deve ser concedida prioridade às medidas que menos afetem o funcionamento do presente Acordo.

3 — A Parte que tencione adotar medidas de salvaguarda deve notificar prontamente a outra Parte através do Comité Misto e facultar todas as informações pertinentes.

4 — As Partes devem iniciar imediatamente as consultas no âmbito do Comité Misto para encontrar uma solução mutuamente aceitável.

5 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 3.º, alínea d) («Autorização»), 5.º, n.º 1, alínea d) («Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações»), 14.º («Segurança operacional da aviação») e 15.º («Segurança da aviação») do presente Acordo, a Parte em causa não pode tomar medidas de salvaguarda antes de decorrido o prazo de um mês a contar da data da notificação prevista no n.º 3, salvo se o processo de consultas previsto no n.º 4 tiver sido concluído antes do termo do prazo fixado.

6 — A Parte em causa notifica sem demora o Comité Misto das medidas tomadas e faculta todas as informações pertinentes.

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

#### Artigo 25.º

##### Relação com outros acordos

1 — As disposições do presente Acordo prevalecem sobre as disposições pertinentes dos acordos bilaterais de

serviços aéreos em vigor entre a República da Moldova e os Estados-Membros. Os atuais direitos de tráfego decorrentes destes acordos bilaterais e que não sejam abrangidos pelo presente Acordo podem, todavia, continuar a ser exercidos, desde que não haja qualquer discriminação entre os Estados-Membros e os seus nacionais.

2 — As Partes devem consultar o Comité Misto, a pedido de qualquer delas, com vista a recomendar a eventual adesão da República da Moldova ao Acordo EACE.

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

#### Artigo 26.º

##### Alterações

1 — Se uma das Partes pretender alterar o disposto no presente Acordo, deve notificar o Comité Misto da sua decisão.

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

3 — A alteração do presente Acordo entra em vigor após a conclusão dos procedimentos internos de cada uma das Partes.

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

5 — Se uma das Partes ponderar a adoção de nova legislação ou de uma alteração à legislação vigente em matéria de transporte aéreo ou num domínio associado mencionado no anexo III do presente Acordo, deve informar a outra Parte, conforme adequado e possível. A pedido de qualquer das Partes, pode realizar-se no Comité Misto uma troca de pontos de vista.

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

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

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

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

c) Recomendar quaisquer outras medidas, a adotar num prazo razoável, para garantir o funcionamento adequado do presente Acordo.

## Artigo 27.º

## Denúncia

1 — Qualquer das Partes pode, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte, por via diplomática, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação deve ser simultaneamente enviada à ICAO. O presente Acordo cessa à meia-noite TMG do final da temporada de tráfego da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA), em curso um ano a contar da data de notificação escrita da denúncia, salvo se tal notificação for retirada por acordo mútuo das Partes antes de terminado esse prazo.

## Artigo 28.º

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

O presente Acordo e todas as suas alterações devem ser registados, após a sua entrada em vigor, junto da ICAO e do Secretariado da Organização das Nações Unidas, em conformidade com o disposto no artigo 102.º da Carta das Nações Unidas.

## Artigo 29.º

## Aplicação provisória e entrada em vigor

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

2 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1, as Partes acordam em aplicar provisoriamente o presente Acordo, em conformidade com os respetivos procedimentos internos e ou com a legislação nacional aplicável, a partir da data de assinatura do presente Acordo.

Em fé do que os abaixo assinados, com os devidos poderes para o efeito, apuseram as suas assinaturas no final do presente Acordo.

Feito em Bruxelas, em 26 de junho de 2012, em duplo exemplar, nas línguas oficiais das Partes, fazendo igualmente fé todos os textos.

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



За Република България:



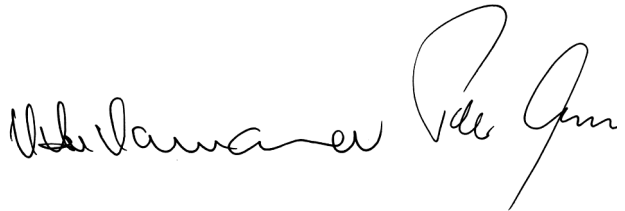
Za Českou republiku:



For Kongeriget Danmark:



Für die Bundesrepublik Deutschland:



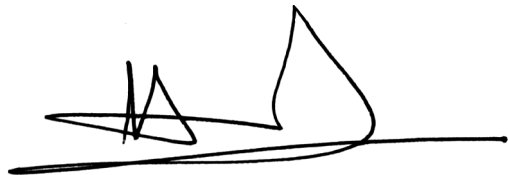
Eesti Vabariigi nimel:



Thar cheann Na hÉireann:  
For Ireland:



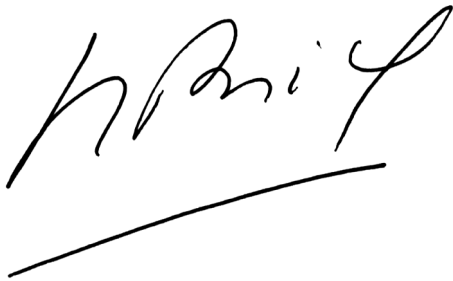
Για την Ελληνική Δημοκρατία:



Por el Reino de España:



Pour la République française:



Per la Repubblica italiana:



Για την Κυπριακή Δημοκρατία:



Latvijas Republikas vārdā —:



Lietuvos Respublikos vardu:



Pour le Grand-Duché de Luxembourg:



Magyarország részéről:



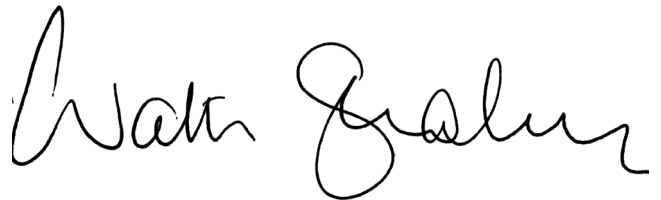
Għal Malta:



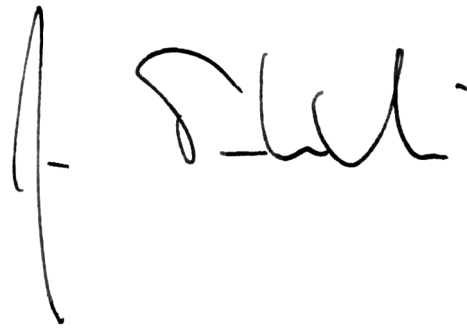
Voor het Koninkrijk der Nederlanden:




Für die Republik Österreich:



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej:



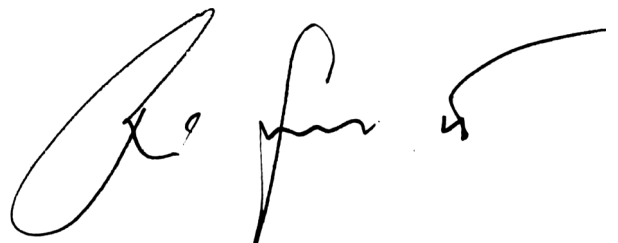
Pela República Portuguesa:



Pentru România:



Za Republiko Slovenijo:



Za Slovenskú republiku:



Suomen tasavallan puolesta:  
För Republiken Finland:

För Konungariket Sverige:

For the United Kingdom of Great Britain and Northern  
Ireland:

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

Pentru Republica Moldova:

#### ANEXO I

##### Serviços acordados e rotas especificadas

1 — Cada uma das Partes concede às transportadoras aéreas da outra Parte o direito de prestar serviços de transporte aéreo nas seguintes rotas especificadas:

a) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia: qualquer ponto na União Europeia — pontos intermédios nos territórios dos parceiros da política europeia de vizinhança <sup>(1)</sup>, países do EACE <sup>(2)</sup> ou países enumerados no anexo IV — qualquer ponto na República da Moldova — pontos além;

b) No caso das transportadoras aéreas da República da Moldova: qualquer ponto na República da Moldova — pontos intermédios nos territórios dos parceiros da política europeia de vizinhança, países do EACE ou países enumerados no anexo IV — qualquer ponto na União Europeia.

2 — Os serviços explorados de acordo com o ponto 1 devem ter origem ou destino no território da República da Moldova, para as transportadoras aéreas da República da Moldova, e no território da União Europeia, para as transportadoras aéreas da União Europeia.

3 — As transportadoras aéreas de ambas as Partes podem, ao seu critério, numa ou em todas as rotas:

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

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

c) Prestar serviços em pontos intermédios e além, conforme especificado no n.º 1, e em pontos dos territórios das Partes, independentemente da combinação e da ordem;

d) Omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

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

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

g) Transportar tráfego em trânsito pelo território da outra Parte; e

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

4 — As Partes devem autorizar as transportadoras aéreas a definir a frequência e a capacidade de transporte aéreo internacional oferecidas, com base em considerações comerciais de mercado. Por força deste direito, as Partes não podem limitar unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço, nem o tipo ou tipos de aeronaves exploradas pelas transportadoras aéreas da outra Parte, exceto por motivos de ordem aduaneira, técnica, operacional, ambiental ou de proteção sanitária ou



em aplicação do artigo 8.º («Concorrência») do presente Acordo.

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

6 — O presente anexo é abrangido pelas disposições transitórias constantes do anexo II, ponto 2, do presente Acordo e pela extensão dos direitos nele prevista.

(<sup>1</sup>) Por «parceiros da política europeia de vizinhança», entende-se a Argélia, a Arménia, o Azerbaijão, a Bielorrússia, o Egito, a Geórgia, Israel, a Jordânia, o Líbano, a Líbia, Marrocos, o Território Palestino Ocupado, a Síria, a Tunísia e a Ucrânia, ou seja, com exclusão da República da Moldova.

(<sup>2</sup>) Por «países do EACE», entende-se os países Partes no Acordo Multilateral que estabelece um Espaço de Aviação Comum Europeu à data da sua assinatura: os Estados-Membros da União Europeia, a República da Albânia, a Bósnia-Herzegovina, a República da Croácia, a Antiga República Jugoslava da Macedónia, a República da Islândia, a República do Montenegro, o Reino da Noruega, a República da Sérvia e o Kosovo, nos termos de Resolução n.º 1244 do Conselho de Segurança da ONU.

## ANEXO II

### Disposições transitórias

1 — A aplicação e a execução pela República da Moldova de todas as disposições da legislação da União Europeia relativa ao transporte aéreo indicada no anexo III do presente Acordo, com exceção da legislação relativa à segurança referida na parte D do mesmo anexo, devem ser objeto de uma avaliação sob a responsabilidade da União Europeia, validada por uma decisão do Comité Misto. Tal avaliação deve ser efetuada, o mais tardar, dois anos após a entrada em vigor do Acordo.

2 — Sem prejuízo do disposto no anexo I do presente Acordo, os serviços acordados e as rotas especificadas a que se refere o presente Acordo não devem incluir, até ao momento da adoção da decisão mencionada no presente anexo, n.º 1, o direito de as transportadoras aéreas de ambas as Partes exercerem direitos de quinta liberdade, que não os já concedidos por acordos bilaterais entre a República da Moldova e os Estados-Membros da União Europeia, inclusive, no caso das transportadoras aéreas da República da Moldova, entre pontos do território da União Europeia.

Após a adoção da decisão referida no presente anexo, n.º 1, as transportadoras aéreas de ambas as Partes ficam habilitadas a exercer direitos de quinta liberdade, inclusive, no caso das transportadoras aéreas da República da Moldova, entre pontos do território da União Europeia.

3 — A aplicação pela República da Moldova da legislação relativa à segurança da aviação deve ser objeto de uma avaliação sob a responsabilidade da União Europeia, validada por uma decisão do Comité Misto. Tal avaliação deve ser efetuada, o mais tardar, três anos após a entrada em vigor do presente Acordo. Entretanto, a República da Moldova deve aplicar o documento 30 da CEAC.

4 — No final do período transitório, a parte confidencial da legislação relativa à segurança, constante do anexo III, parte D, do presente Acordo, deve ser disponibilizada à

autoridade competente da República da Moldova, sem prejuízo de um acordo sobre o intercâmbio de informações sensíveis do ponto de vista da segurança, incluindo informações classificadas da UE.

5 — A transição gradual da República da Moldova para a plena aplicação da legislação da União Europeia relativa ao transporte aéreo indicada no anexo III do presente Acordo pode ser sujeita a avaliações periódicas. As avaliações devem ser efetuadas pela Comissão Europeia em cooperação com a República da Moldova.

6 — A partir da data da decisão referida no n.º 1, a República da Moldova deve aplicar regras de concessão de licenças de exploração substancialmente equivalentes às constantes do capítulo II do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade. As disposições do artigo 4.º («Reconhecimento mútuo das decisões reguladoras no respeitante à capacidade, à propriedade e ao controlo das companhias aéreas») do presente Acordo relativas ao reconhecimento mútuo das decisões reguladoras no respeitante à capacidade e ou à nacionalidade adotadas pelas autoridades competentes da República da Moldova devem ser aplicadas pelas autoridades competentes da União Europeia após a confirmação pelo Comité Misto da plena aplicação, pela República da Moldova, das referidas regras de concessão de licenças de exploração.

7 — Sem prejuízo de uma decisão no âmbito do Comité Misto ou do artigo 24.º (Medidas de salvaguarda), as aeronaves matriculadas na data de assinatura no registo da República da Moldova e utilizadas por operadores sob o controlo regulamentar da República da Moldova, que não dispõem de um certificado de tipo emitido em conformidade com a legislação pertinente da UE, mencionada no anexo III, parte C, do presente Acordo, podem ser geridas sob a responsabilidade das autoridades competentes da República da Moldova, em conformidade com os requisitos de segurança nacionais aplicáveis da República da Moldova, no máximo até:

a) 1 de janeiro de 2017, para certos aviões afetos a operações exclusivamente de carga;

b) 31 de dezembro de 2022, para certos helicópteros afetos a operações como busca e salvamento, trabalho aéreo, formação, emergência e agrícolas, bem como a voos humanitários, em conformidade com os certificados operacionais das transportadoras respetivas;

desde que as aeronaves cumpram as normas internacionais de segurança da aviação estabelecidas nos termos da Convenção. Estas aeronaves não devem beneficiar de quaisquer direitos concedidos nos termos do presente Acordo e não devem explorar rotas aéreas com destino, origem ou no interior da União Europeia.

Durante o período transitório acima descrito, o número de aeronaves inscritas no registo da República da Moldova que não disponham de um certificado de tipo emitido em conformidade com a legislação pertinente da UE não deve exceder 53 até 1 de janeiro de 2017, não devendo exceder 36 a partir dessa data; estas aeronaves devem ter sido completamente eliminadas do registo o mais tardar em 31 de dezembro de 2022.

## ANEXO III

(sujeito a atualização periódica)

**Regras aplicáveis à aviação civil**

Salvo indicação em contrário no presente anexo ou no anexo II («Disposições transitórias») do presente Acordo, as «disposições aplicáveis» dos atos a seguir mencionados são aplicáveis em conformidade com o presente Acordo. Se necessário, são subsequentemente indicadas adaptações específicas para cada ato individual:

**A — Acesso ao mercado e questões conexas**

N.º 95/93:

Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade com a redação que lhe foi dada pelos seguintes atos:

Regulamento (CE) n.º 894/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de maio de 2002, que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade;

Regulamento (CE) n.º 1554/2003, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de julho de 2003, que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade;

Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade;

Regulamento (CE) n.º 545/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º, 14.º e 14.º-A, n.º 2.

No que respeita à aplicação do artigo 12.º, n.º 2, onde se lê «Comissão» deve ler-se «Comité Misto».

N.º 96/67:

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

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

No que respeita à aplicação do artigo 10.º, onde se lê «Estados-Membros», deve ler-se «Estados-Membros da União Europeia».

No que respeita à aplicação do artigo 20.º, n.º 2, onde se lê «Comissão» deve ler-se «Comité Misto».

N.º 785/2004:

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 8.º e 10.º, n.º 2.

N.º 2009/12:

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º

**B — Gestão do tráfego aéreo**

N.º 549/2004:

Regulamento (CE) n.º 549/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu (regulamento-quadro).

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

N.º 550/2004:

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 19.º e anexos I e II.

N.º 551/2004:

Regulamento (CE) n.º 551/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu (regulamento relativo ao espaço aéreo).

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 11.º

N.º 552/2004:

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

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

N.º 2150/2005:

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

N.º 730/2006:

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

N.º 1794/2006:

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

N.º 1033/2006:

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

## N.º 1032/2006:

Regulamento (CE) n.º 1032/2006, da Comissão, de 6 de julho de 2006, que estabelece regras relativamente aos sistemas automáticos de intercâmbio de dados de voo para efeitos de comunicação, coordenação e transferência de voos entre unidades de controlo do tráfego aéreo.

## N.º 219/2007:

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

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

## N.º 633/2007:

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 7.º, e 8.º, segundo e terceiro parágrafos, e anexos I a IV.

## N.º 1265/2007:

Regulamento (CE) n.º 1265/2007, da Comissão, de 26 de outubro de 2007, que estabelece os requisitos de espaçamento dos canais para as comunicações de voz ar-solo no céu único europeu.

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

## N.º 482/2008:

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

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

## N.º 1361/2008:

Regulamento (CE) n.º 1361/2008 do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, que altera o Regulamento (CE) n.º 219/2007, relativo à constituição de uma empresa comum para a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR).

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 5.º (com exceção do artigo 1.º, n.º 6) e anexo (com exceção dos pontos 11 e 12).

## N.º 29/2009:

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

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

## N.º 30/2009:

Regulamento (CE) n.º 30/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 1032/2006 no que respeita às regras aplicáveis aos sistemas automáticos de intercâmbio de dados de voo que servem de suporte aos serviços de ligações de dados.

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

## N.º 262/2009:

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

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

## N.º 1070/2009:

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 5.º, com exceção do artigo 1.º, n.º 4.

## N.º 1108/2009:

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

## N.º 73/2010:

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

## N.º 255/2010:

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

## N.º 691/2010:

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

## N.º 929/2010:

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

## N.º 1191/2010:

Regulamento (UE) n.º 1191/2010, da Comissão, de 16 de dezembro de 2010, que altera o Regulamento (CE) n.º 1794/2006, que estabelece o regime comum de tarifação dos serviços de navegação aérea;

Decisão n.º 2011/121/UE, da Comissão, de 21 de fevereiro de 2011, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União Europeia e os limiares de alerta para a prestação de serviços de navegação aérea no período 2012-2014.

N.º 176/2011:

Regulamento (UE) n.º 176/2011, da Comissão, de 24 de fevereiro de 2011, relativo às informações a fornecer antes da criação e da modificação de um bloco funcional de espaço aéreo.

N.º 283/2011:

Regulamento (UE) n.º 283/2011, da Comissão, de 22 de março de 2011, que altera o Regulamento (CE) n.º 633/2007 no respeitante às disposições transitórias estabelecidas no artigo 7.º;

Decisão da Comissão de 20 de maio de 2011 relativa às derrogações a título do artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, que estabelece os requisitos aplicáveis aos serviços de ligações de dados no céu único europeu.

N.º 677/2011:

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

Decisão C(2011) 4130 final, da Comissão, de 7 de julho de 2011, sobre a nomeação do gestor de rede para as funções de rede no âmbito da gestão do tráfego aéreo (ATM) do céu único europeu.

N.º 805/2011:

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

N.º 1034/2011:

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

N.º 1035/2011:

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

### C — Segurança operacional da aviação

N.º 3922/91:

Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil com a redação que lhe foi dada pelos seguintes atos:

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 setor da aviação civil;

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

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

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

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º, 12.º e 13.º, com exceção do artigo 4.º, n.º 1, e do artigo 8.º, n.º 2, segundo período, e anexos I a III.

No que respeita à aplicação do artigo 12.º, onde se lê «Estados-Membros» deve ler-se «Estados-Membros da União Europeia».

N.º 216/2008:

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

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

com a redação que lhe foi dada pelos seguintes atos:

Regulamento (CE) n.º 690/2009, da Comissão, de 30 de julho de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva n.º 91/670/CEE, do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva n.º 2004/36/CE;

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 3.º, com exceção dos artigos 8.º-A, n.º 5, 8.º-B, n.º 6, e 8.º-C, n.º 10, inseridos pelo artigo 1.º, n.º 7, do Regulamento (CE) n.º 1108/2009, e anexo.

N.º 996/2010:

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

N.º 2003/42:

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

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

N.º 1321/2007:

Regulamento (CE) n.º 1321/2007, da Comissão, de 12 de novembro de 2007, que estabelece normas de execução para a integração, num repositório central, das informações sobre ocorrências na aviação civil, comunicadas em conformidade com a Diretiva n.º 2003/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 4.º

N.º 1330/2007:

Regulamento (CE) n.º 1330/2007, da Comissão, de 24 de setembro de 2007, que estabelece normas de execução para a divulgação, às partes interessadas, das informações sobre as ocorrências na aviação civil a que se refere o n.º 2 do artigo 7.º da Diretiva n.º 2003/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho.

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

N.º 1702/2003:

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

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

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

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

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

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

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

Regulamento (CE) n.º 1194/2009, da Comissão, de 30 de novembro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 1702/2003, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção.

*Nota.* — Corrigido pelas retificações do Regulamento (CE) n.º 1194/2009, da Comissão, de 30 de novembro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 1702/2003, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (JO L 336, de 18 de dezembro de 2009, e JO L 58, de 9 de março de 2010, p. 23).

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 4.º e anexo. Os prazos de transição referidos neste regulamento são determinados pelo Comité Misto.

N.º 2042/2003:

Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de novembro de 2003, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas com a redação que lhe foi dada pelos seguintes atos:

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

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

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

Regulamento (CE) n.º 127/2010, da Comissão, que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas.

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

N.º 104/2004:

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

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

N.º 593/2007:

Regulamento (CE) n.º 593/2007, da Comissão, de 31 de maio de 2007, relativo aos honorários e às taxas cobrados pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação com a redação que lhe foi dada pelo seguinte ato:

Regulamento (CE) n.º 1356/2008, da Comissão, de 23 de dezembro de 2008, que altera o Regulamento (CE) n.º 593/2007, relativo aos honorários e às taxas cobrados pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º e 14.º, n.º 2, e anexo.

N.º 736/2006:

Regulamento (CE) n.º 736/2006, da Comissão, de 16 de maio de 2006, relativo aos métodos de trabalho da Agência Europeia para a Segurança da Aviação no que respeita à realização de inspeções de normalização.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 18.º

N.º 768/2006:

Regulamento (CE) n.º 768/2006, da Comissão, de 19 de maio de 2006, relativo à aplicação da Diretiva n.º 2004/36/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, no respeitante à recolha e ao intercâmbio de informações sobre a segurança das aeronaves que utilizam aeroportos comunitários, bem como à gestão do sistema de informação.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 5.º

N.º 2111/2005:

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

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

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

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

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

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

#### D — Segurança da aviação

##### Regulamento-quadro

N.º 300/2008:

Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segu-

rança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

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

##### Regulamentação complementar

N.º 272/2009:

Regulamento (CE) n.º 272/2009, da Comissão, de 2 de abril de 2009, que complementa as normas de base comuns para a proteção da aviação civil definidas no anexo ao Regulamento (CE) n.º 300/2008- do Parlamento Europeu e do Conselho- com a redação que lhe foi dada pelo seguinte ato:

Regulamento (UE) n.º 720/2011, da Comissão, de 22 de julho de 2011, que altera o Regulamento (CE) n.º 272/2009, que complementa as normas de base comuns para a proteção da aviação civil, no respeitante à introdução progressiva do rastreio de líquidos, aerossóis e géis nos aeroportos da UE.

N.º 1254/2009:

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

N.º 18/2010:

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

##### Regulamentação de aplicação

N.º 72/2010:

Regulamento (UE) n.º 72/2010, da Comissão, de 26 de janeiro de 2010, que estabelece procedimentos aplicáveis à realização das inspeções da Comissão no domínio da segurança da aviação.

N.º 185/2010:

Regulamento (UE) n.º 185/2010, da Comissão, de 4 de março de 2010, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação com a redação que lhe foi dada pelos seguintes atos:

Regulamento (UE) n.º 357/2010, da Comissão, de 23 de abril de 2010, que altera o Regulamento (UE) n.º 185/2010, de 4 de março de 2010, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação;

Regulamento (UE) n.º 358/2010, da Comissão, de 23 de abril de 2010, que altera o Regulamento (UE) n.º 185/2010, de 4 de março de 2010, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação;

Regulamento (UE) n.º 573/2010, da Comissão, de 30 de junho de 2010, que altera o Regulamento (UE) n.º 185/2010, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação;

Regulamento (UE) n.º 983/2010, da Comissão, de 3 de novembro de 2010, que altera o Regulamento (UE)

n.º 185/2010, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação;

Regulamento (UE) n.º 334/2011, da Comissão, de 7 de abril de 2011, que altera o Regulamento (UE) n.º 185/2010, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação;

Decisão n.º 2010/774/UE, da Comissão, de 13 de abril de 2010, que estabelece medidas pormenorizadas para a aplicação das normas de base comuns no domínio da segurança da aviação e que contém as informações a que se refere o artigo 18.º, alínea *a*), do Regulamento (CE) n.º 300/2008 (necessidade de conhecer as medidas de segurança da aviação).

com a redação que lhe foi dada pelos seguintes atos:

Decisão n.º 2010/2604/UE, da Comissão, de 23 de abril de 2010, que altera a Decisão n.º 2010/774/UE, da Comissão, de 13 de abril de 2010, que estabelece medidas pormenorizadas para a aplicação das normas de base comuns no domínio da segurança da aviação e que contém as informações a que se refere o artigo 18.º, alínea *a*), do Regulamento (CE) n.º 300/2008 (proteção das provisões de bordo de líquidos, aerossóis e géis e de sacos invioláveis);

Decisão n.º 2010/3572/UE, da Comissão, de 30 de junho de 2010, que altera a Decisão n.º 2010/774/UE, da Comissão, de 13 de abril de 2010, que estabelece medidas pormenorizadas para a aplicação das normas de base comuns no domínio da segurança da aviação e que contém as informações a que se refere o artigo 18.º, alínea *a*), do Regulamento (CE) n.º 300/2008 (cães detetores de explosivos);

Decisão n.º 2010/9139/UE, da Comissão, de 20 de dezembro de 2010, que altera a Decisão n.º 2010/774/UE, da Comissão, de 13 de abril de 2010, que estabelece medidas pormenorizadas para a aplicação das normas de base comuns no domínio da segurança da aviação e que contém as informações a que se refere o artigo 18.º, alínea *a*), do Regulamento (CE) n.º 300/2008 (detecção de metais na carga).

#### **E — Ambiente**

N.º 2006/93:

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

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

N.º 2002/30:

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

Com as alterações e as adaptações decorrentes dos Actos de Adesão de 2003 e 2005.

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

N.º 2002/49:

Diretiva n.º 2002/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002 — Declaração da Co-

missão no Comité de Conciliação da Diretiva Relativa à Avaliação e Gestão do Ruído Ambiente.

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

#### **F — Aspectos sociais**

N.º 2000/79:

Diretiva n.º 2000/79/CE, do Conselho, de 27 de novembro de 2000, respeitante à aplicação do Acordo Europeu sobre a Organização do Tempo de Trabalho do Pessoal Móvel da Aviação Civil, celebrado pela Associação das Companhias Aéreas Europeias (AEA), a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), a Associação Europeia do Pessoal Navegante (ECA), a Associação das Companhias Aéreas das Regiões da Europa (ERA) e a Associação Internacional de Chárteres Aéreos (AICA).

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

N.º 2003/88:

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

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

#### **G — Defesa do consumidor**

N.º 90/314:

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º

N.º 95/46:

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 34.º

N.º 2027/97:

Regulamento (CE) n.º 2027/97, do Conselho, de 9 de outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem, com a redação que lhe foi dada pelo seguinte ato:

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 8.º

N.º 261/2004:

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 17.º

N.º 1107/2006:

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 17.º e anexos I e II.

H — Outra legislação

N.º 80/2009:

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 18.º e anexos I e II.

ANEXO IV

Lista dos outros Estados referidos nos artigos 3.º e 4.º e no anexo I

- 1 — República da Islândia (no âmbito do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu).
- 2 — Principado do Listenstaine (no âmbito do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu).
- 3 — Reino da Noruega (no âmbito do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu).
- 4 — Confederação Suíça (no âmbito do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos).

Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.  
 El texto que precede es copia certificada conforme al original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.  
 Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženým v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.  
 Foranstående tekst er en bekræftet kopi af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.  
 Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.  
 Echeve tekst on tõestatud koopia originaalilt, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhivi Brüsselis.  
 Το ανωτέρω κείμενο είναι πιστό αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.  
 The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.  
 Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.  
 Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.  
 Sins tekstis ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvā Briselē.  
 Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.  
 A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irodájában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.  
 Il-text precedentii auwa kopija écertifika vora ta 'original' depozitat în arhivii în-Secretariat Generali tal-Kunsill fi Brussel.  
 De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelgd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.  
 Powyzszy tekst jest kopia poświadczona z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.  
 O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.  
 Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului deus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.  
 Předcházející text je overenou kopiou originálu, který je uložený v archívuoh Generalneho sekretariátu Rady v Bruseli.  
 Zgoranje besedilo je overjena verodostojna kopija izvirnika, ki je deponiran v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.  
 Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.  
 Ovanstående text är en bestrykt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,  
 Bruxelles,  
 Brussel,  
 Bruxelles, den  
 Brusel, den  
 Brusel,  
 Брисел,  
 Bruxelles,  
 Bruxelles, le  
 Bruxelles, addit,  
 Brissel,  
 Brüssel,  
 Brüssel,  
 Brüssel,  
 Brussel, il  
 Brussel,  
 Brusela, dnia  
 Brusel, em  
 Bruxelles,  
 Brussel  
 Brussel,  
 Brussel,  
 Brussel, den

05-07-2012

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз  
 Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea  
 Za generalného tajemníka Rady Evropské unie  
 For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union  
 Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union  
 Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel  
 Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης  
 For the Secretary-General of the Council of the European Union  
 Pour le Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne  
 Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea  
 Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretāra vārdā  
 Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriai  
 Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében  
 Chas-Segretarju Generali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea  
 Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie  
 W imieniu sekretarza generalnego Rady Unii Europejskiej  
 Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia  
 Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene  
 Za generalnega tajomnika Rady Evropske unije  
 Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije  
 Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta  
 För generalsekretæren för Europeiska unionens råd



J. PIÉTRAS  
 Directeur Général

Resolução da Assembleia da República n.º 136/2013

Aprova o Acordo entre a República Portuguesa e a Corporação Andina de Fomento sobre Privilégios e Imunidades, assinado em Lisboa em 30 de novembro de 2009.

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo entre a República Portuguesa e a Corporação Andina de Fomento sobre Privilégios e Imunidades, assinado em Lisboa em 30 de novembro de 2009, cujo texto, nas versões autenticadas nas línguas portuguesa e castelhana, se publica em anexo.

Aprovada em 24 de julho de 2013.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

ACORDO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A CORPORAÇÃO ANDINA DE FOMENTO SOBRE PRIVILÉGIOS E IMUNIDADES

Preâmbulo

A República Portuguesa («Portugal») e a Corporação Andina de Fomento («Corporação»), doravante designadas por «Partes», representadas neste acto pelo Ministro de Estado e das Finanças, Fernando Teixeira dos Santos, devidamente autorizado pelo Governo da República Portuguesa, e pelo seu Presidente Executivo, L. Enrique García, devidamente autorizado pelo Artigo 31 do «Convénio Constitutivo da Corporação Andina de Fomento», subscrito na cidade de Bogotá, Colômbia, no dia 7 de Fevereiro de 1968, respectivamente:

Considerando:

Baseados nos laços históricos que unem Portugal e os Países Membros da Corporação Andina de Fomento;

Decididos a aprofundar os vínculos e a cooperação entre Portugal e os Países Membros da Corporação Andina de Fomento como forma de contribuir, por parte de Portugal, para fortalecer as relações entre a União Europeia e a América Latina;

Considerando o carácter estratégico crescente que a América Latina tem para a política externa e para a internacionalização económica de Portugal;

Convencidos da importância de partilhar as respectivas experiências adquiridas nas áreas de integração e desenvolvimento sustentável nos países latino-americanos;

Encorajados pelo desejo de fomentar e alargar, em benefício mútuo, as relações existentes entre Portugal e os países que formam a Corporação Andina de Fomento nas áreas económica, financeira, comercial e dos investimentos;

Considerando que, a «Corporação» é um organismo financeiro multilateral, organizado como pessoa jurídica de Direito Internacional Público, cujo objectivo é o desenvolvimento económico e social dos povos, e cuja actividade se desenvolve como Banco Múltiplo e como agente financeiro;

Considerando que o Governo de Portugal, representado pelo Ministro de Estado e das Finanças, se tornou accionista da «Corporação», por meio do documento de Acordo entre o Governo da República Portuguesa e a Corporação Andina de Fomento de Subscrição de Acções do Capital Ordinário datado de 30 de Novembro de 2009, tendo subscrito acções da Série «C» do Capital Ordinário da «Corporação» num montante total de EUR 15 milhões