PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Decreto do Presidente da República n.º 16/2012

de 12 de janeiro

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

É ratificado o Acordo de Transporte Aéreo entre o Canadá e a Comunidade Europeia e os Seus Estados Membros, incluindo os anexos 1 a 3 e respectivas Declarações, assinado em Bruxelas em 17 de Dezembro de 2009, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 2/2012, em 4 de Novembro de 2011.

Assinado em 28 de Dezembro de 2011.

Publique-se.

O Presidente da República, Aníbal Cavaco Silva.

Referendado em 3 de Janeiro de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho.*

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 2/2012

Aprova o Acordo de Transporte Aéreo entre o Canadá e a Comunidade Europeia e os Seus Estados Membros, assinado em Bruxelas em 17 de Dezembro 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 de Transporte Aéreo entre o Canadá e a Comunidade Europeia e os Seus Estados Membros, incluindo os anexos 1 a 3 e respectivas Declarações, assinado em Bruxelas em 17 de Dezembro de 2009, cujo texto na versão autenticada em língua portuguesa se publica em anexo.

Aprovada em 4 de Novembro de 2011.

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

ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O CANADÁ E A COMUNIDADE EUROPEIA E OS SEUS ESTADOS MEMBROS

O Canadá, por um lado, e a República da Áustria, o Reino da Bélgica, a República da Bulgária, a República de Chipre, a República Checa, o Reino da Dinamarca, a República da Estónia, a República da Finlândia, a República Francesa, a República Federal da Alemanha, a República Helénica, a República da Hungria, a Irlanda, a República Italiana, a República da Letónia, a República da Lituânia, o Grão-Ducado do Luxemburgo, Malta, o Reino dos Países Baixos, a República da Polónia, a República Portuguesa, a Roménia, a República Eslovaca, a República da Eslovénia, o Reino de Espanha, o Reino da Suécia e o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, Partes no Tratado que institui a Comunidade Europeia e Estados membros da União Europeia (a seguir designados por Estados membros), e a Comunidade Europeia, por outro;

O Canadá e os Estados membros, Partes na Convenção sobre a Aviação Civil Internacional aberta à assinatura em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, e a Comunidade Europeia:

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

Desejando promover os seus interesses no domínio do transporte aéreo;

Reconhecendo a importância de um transporte aéreo eficiente para a promoção do comércio, turismo e investimento;

Desejando reforçar os serviços aéreos;

Desejando assegurar o mais elevado grau de segurança intrínseca e extrínseca do transporte aéreo;

Determinados a tirar proveito dos potenciais benefícios da cooperação regulamentar e, na medida do possível, harmonizar a regulamentação e as abordagens;

Reconhecendo os importantes benefícios potenciais que podem decorrer de serviços aéreos concorrenciais e de sectores de serviços aéreos viáveis;

Desejando promover um ambiente concorrencial no domínio dos serviços aéreos, cientes de que, na falta de condições equitativas de concorrência para as companhias aéreas, os benefícios potenciais poderão não se concretizar;

Desejando oferecer às companhias aéreas oportunidades justas e equitativas de prestação de serviços de transporte aéreo nos termos do presente Acordo;

Desejando maximizar as vantagens para os passageiros, os expedidores, as companhias aéreas e os aeroportos e o respectivo pessoal, bem como para outros beneficiários indirectos;

Afirmando a importância da protecção ambiental para a definição e a execução da política de aviação internacional;

Salientando a importância da protecção dos consumidores e da promoção de um nível adequado de protecção dos consumidores em matéria de serviços aéreos;

Salientando a importância do capital para a indústria aeronáutica, tendo em vista o ulterior desenvolvimento dos serviços aéreos;

Desejando celebrar um Acordo de transporte aéreo complementar à Convenção acima mencionada;

acordaram no seguinte:

Artigo 1.º

Títulos e definições

1 — Os títulos utilizados no presente Acordo servem apenas para efeitos de referência.

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

a) «Autoridades aeronáuticas» qualquer autoridade ou pessoa autorizada pelas Partes a exercer as funções definidas no presente Acordo;

b) «Serviços aéreos» os serviços regulares de transporte aéreo de passageiros e carga, incluindo correio, separadamente ou em combinação, prestados nas rotas especificadas no presente Acordo;

c) «Acordo» o presente Acordo e os seus anexos, bem como quaisquer alterações ao Acordo ou aos seus anexos;

d) «Companhia aérea» uma companhia aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o artigo 3.º do presente Acordo;

e) «Parte» o Canadá ou os Estados membros e a Comunidade Europeia, em conjunto ou a título individual;

f) «Convenção» a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional aberta à assinatura em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, incluindo quaisquer anexos adoptados nos termos do artigo 90.º da mesma, bem como quaisquer alterações aos anexos ou à Convenção, nos termos dos seus artigos 90.º e 94.º, desde que tais anexos e alterações tenham sido adoptados pelo Canadá e pelos Estados membros; e

g) «Território», no caso do Canadá, o território (continental e insular), as águas interiores e territoriais, conforme determinado pelo direito interno, e o espaço aéreo acima dessas zonas, e, no caso dos Estados membros da Comunidade Europeia, o território (continental e insular), as águas interiores e territoriais a que se aplica o Tratado que institui a Comunidade Europeia e nas condições previstas no Tratado ou em qualquer outro instrumento que venha a suceder-lhe, incluindo o espaço aéreo acima dessas zonas; a aplicação do presente Acordo ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido relativamente ao litígio que se prende com a soberania sobre o território em que o aeroporto se encontra situado e da continuação da suspensão da aplicação, ao aeroporto de Gibraltar, das medidas da Comunidade Europeia no domínio da aviação vigentes à data de 18 de Setembro de 2006 entre os Estados membros, nos termos da Declaração Ministerial sobre o Aeroporto de Gibraltar aprovada em Córdova em 18 de Setembro de 2006.

Artigo 2.º

Concessão de direitos

1 — Cada Parte concederá à outra Parte, no que se refere à realização de transportes aéreos pelas companhias aéreas da outra Parte:

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

b) O direito de realizar escalas no seu território para fins não comerciais;

c) Na medida do permitido no presente Acordo, o direito de realizar escalas no seu território nas rotas especificadas no presente Acordo para embarque e desembarque de passageiros e carga, incluindo correio, separadamente ou em combinação; e

d) Os restantes direitos estabelecidos no presente Acordo.

2 — Cada Parte concederá também à outra Parte os direitos especificados nas alíneas *a*) e *b*) do n.º 1 do presente artigo, no que respeita às companhias aéreas distintas das referidas no artigo 3.º («Designação, autorização e revogação») do presente Acordo.

Artigo 3.º

Designação, autorização e revogação

1 — As Partes reconhecem que as licenças ou outros tipos de autorizações concedidas pela outra Parte para a prestação dos serviços aéreos previstos no presente Acordo constituem uma designação nos termos do mesmo Acordo. A pedido das autoridades aeronáuticas de uma Parte, as autoridades aeronáuticas da outra Parte que emitiram a licença ou outro tipo de autorização verificam o estatuto de tais licenças ou autorizações.

2 — Após recepção do pedido de uma companhia aérea designada de uma Parte, na forma e de acordo com as modalidades prescritas, a outra Parte deve, em conformidade com a legislação e regulamentação respectivas, conceder as autorizações e licenças solicitadas por essa companhia aérea para prestar os serviços aéreos no prazo processual mais curto, desde que:

a) Essa companhia aérea cumpra as disposições previstas na legislação e regulamentação normalmente aplicadas pelas autoridades aeronáuticas da Parte que concede as autorizações e licenças;

b) Essa companhia aérea preencha os requisitos estabelecidos na legislação e regulamentação da Parte que concede as autorizações e licenças;

c) Nos termos do anexo 2, no caso de uma transportadora aérea do Canadá, o controlo efectivo da companhia aérea seja atribuído a nacionais de qualquer das Partes, a companhia aérea seja licenciada como companhia aérea canadiana e tenha o seu local de estabelecimento principal no Canadá; no caso de uma companhia aérea de um Estado membro, o controlo efectivo da companhia aérea seja atribuído a nacionais de qualquer das Partes, da Islândia, do Liechtenstein, da Noruega ou da Suíça, a companhia aérea seja licenciada enquanto companhia aérea comunitária e tenha o seu local de estabelecimento principal num Estado membro; e

d) A companhia aérea opere de forma coerente com as condições definidas no presente Acordo.

3 — Uma Parte pode recusar as autorizações ou licenças referidas no n.º 2 do presente artigo, bem como revogar, suspender, impor condições ou restringir as autorizações ou licenças de exploração ou de outro modo suspender ou restringir as operações das companhias da outra Parte em caso de incumprimento, por essas mesmas companhias, do disposto no n.º 2 ou se uma das Partes determinar que as condições vigentes no território da outra Parte não são compatíveis com um ambiente equitativo e concorrencial e resultam numa desvantagem ou em danos significativos para as suas companhias aéreas, nos termos do n.º 5 do artigo 14.º («Ambiente concorrencial»).

4 — Os direitos enumerados no n.º 3 do presente artigo apenas serão exercidos após a consulta do Comité Misto, salvo nos casos em que seja indispensável tomar medidas imediatas para evitar a violação do disposto na legislação e regulamentação referidas no n.º 2 ou em que a segurança intrínseca ou extrínseca obrigue a tomar medidas nos termos do disposto nos artigos 6.º («Segurança intrínseca da aviação civil») e 7.º («Segurança extrínseca da aviação civil»).

Artigo 4.º

Investimento

Cada Parte permitirá a propriedade plena das suas companhias aéreas por nacionais do Canadá ou de um ou mais Estados membros, nos termos do disposto no anexo 2 do presente Acordo.

Artigo 5.º

Aplicação da legislação

Cada Parte deve fazer respeitar:

a) A sua legislação, regulamentos e procedimentos relativos à entrada, permanência ou saída do seu território das aeronaves utilizadas na navegação aérea internacional ou à operação e navegação dessas aeronaves pelas companhias aéreas à chegada, partida e durante a sua permanência no referido território; e

b) A sua legislação e regulamentação relativas à entrada, permanência ou saída do seu território de passageiros, tripulação e carga, incluindo correio (nomeadamente a regulamentação relativa à entrada, saída, trânsito, segurança da aviação civil, imigração, passaportes, alfândegas e quarentena), quer pelas companhias aéreas quer por esses passageiros ou por terceiros em seu nome, bem como pelas tripulações e pela carga, incluindo correio, em trânsito, à entrada, saída e durante a sua permanência no referido território. Na aplicação dessa legislação e regulamentação, cada Parte concederá às companhias aéreas, em circunstâncias semelhantes, um tratamento não menos favorável do que o concedido às suas próprias companhias ou a qualquer outra companhia que preste serviços aéreos internacionais similares.

Artigo 6.º

Segurança intrínseca da aviação civil

1 — As Partes reafirmam a importância de uma cooperação estreita no domínio da segurança intrínseca da aviação civil. Neste contexto, as Partes devem estreitar a cooperação, incluindo no que respeita às operações aéreas, nomeadamente para permitir a partilha de informações que possam ter um impacto na segurança intrínseca da navegação aérea internacional, a participação nas actividades de supervisão da outra Parte ou a realização de actividades de supervisão conjuntas no domínio da segurança intrínseca da aviação civil e o desenvolvimento de projectos e iniciativas conjuntos, incluindo com países terceiros. Esta cooperação deve ser desenvolvida no quadro do Acordo entre o Canadá e a Comunidade Europeia em matéria de segurança da aviação civil, assinado em 6 de Maio de 2009 em Praga, no que diz respeito às matérias abrangidas pelo referido Acordo.

2 — Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças emitidos ou validados por uma das Partes, através das suas autoridades aeronáuticas, em conformidade com o Acordo entre o Canadá e a Comunidade Europeia em matéria de segurança da aviação civil devem ser reconhecidos como igualmente válidos pela outra Parte e pelas suas autoridades aeronáuticas, para efeitos da prestação de serviços aéreos, desde que tais certificados ou licenças sejam emitidos ou validados nos termos de, e em conformidade com, pelo menos, as normas estabelecidas na Convenção.

3 — Se os privilégios ou as condições de emissão das licenças ou certificados referidos no n.º 2, concedidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte a qualquer pessoa ou companhia aérea, ou a uma aeronave utilizada na prestação de serviços aéreos, permitirem a aplicação de normas menos estritas do que as normas mínimas estabelecidas na Convenção e se as diferenças verificadas tiverem sido notificadas à Organização da Aviação Civil Internacional, ou se essas autoridades aplicarem normas diferentes ou mais estritas do que as estabelecidas na Convenção, a outra Parte pode requerer a realização de consultas entre as Partes, no âmbito do Comité Misto, de modo a clarificar as práticas em questão. Até que as consultas permitam atingir um consenso e na perspectiva de um regime de aceitação recíproca dos certificados e das licenças emitidos por cada uma das Partes, as Partes continuarão a reconhecer os certificados e as licenças validados pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte. Caso o Acordo entre o Canadá e a Comunidade Europeia em matéria de segurança da aviação civil, concluído em Praga em 6 de Maio de 2009, preveja disposições relativas à aceitação recíproca dos certificados e das licenças, cada uma das Partes aplicará essas disposições.

4 — De harmonia com a legislação aplicável e no quadro do Acordo entre o Canadá e a Comunidade Europeia em matéria de segurança da aviação civil, concluído em Praga em 6 de Maio de 2009, no que diz respeito às questões abrangidas pelo referido Acordo as Partes comprometem-se a proceder à aceitação recíproca dos certificados e das licenças.

5 — Uma das Partes ou as respectivas autoridades aeronáuticas podem, a qualquer momento, requerer a realização de consultas com a outra Parte ou com as suas autoridades aeronáuticas competentes relativamente às normas e requisitos de segurança que aplicam e administram. Se, na sequência dessas consultas, a Parte ou as respectivas autoridades aeronáuticas que solicitaram as consultas considerarem que a outra Parte ou as respectivas autoridades aeronáuticas não aplicam nem administram de forma eficaz normas e prescrições de segurança nesses domínios que, salvo decisão em contrário, sejam pelo menos equivalentes às normas mínimas estabelecidas nos termos da Convenção, a outra Parte ou as respectivas autoridades aeronáuticas competentes devem ser notificadas dessas conclusões e das iniciativas consideradas necessárias para a adequação a essas normas mínimas. Se a outra Parte ou as respectivas autoridades aeronáuticas competentes não adoptarem as medidas correctivas adequadas no prazo de 15 dias, ou em qualquer outro prazo que possa vir a ser fixado, constituirá fundamento para a Parte ou as respectivas autoridades aeronáuticas responsáveis que solicitaram as consultas para revogarem, suspenderem ou restringirem as autorizações de exploração ou licenças técnicas ou, de qualquer outro modo, suspender ou restringir as operações de uma companhia aérea cuja supervisão da segurança seja da responsabilidade da outra Parte ou das respectivas autoridades aeronáuticas competentes.

6 — As Partes aceitam que quaisquer aeronaves operadas por uma companhia aérea de uma Parte ou em nome desta possam, durante a sua permanência no território da outra Parte, ser sujeitas a uma inspecção de placa pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte, para verificação da validade da documentação pertinente da aeronave e da tripulação, bem como do estado aparente da aeronave e do seu equipamento, desde que esse exame não ocasione um atraso pouco razoável na operação da aeronave.

7 — Se, na sequência de uma inspecção de placa, as autoridades aeronáuticas de uma Parte constatarem que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumprem os padrões mínimos estabelecidos nesse momento nos termos da Convenção ou que as normas de segurança estabelecidas nesse momento nos termos da Convenção não são eficazmente aplicadas e administradas, as autoridades aeronáuticas dessa Parte notificarão as autoridades aeronáuticas da outra Parte responsáveis pela supervisão da segurança da companhia aérea que opera essa aeronave dos resultados obtidos e das medidas consideradas necessárias para adequação a esses padrões mínimos. A não adopção das medidas correctivas adequadas no prazo de 15 dias constitui fundamento para revogar, suspender ou limitar as autorizações de exploração e as licenças técnicas ou de qualquer outro modo suspender ou restringir as operações da companhia aérea que opera a aeronave. Esta regra também se aplica aos casos de recusa de acesso para inspecção de placa.

8 — Cada Parte, através das respectivas autoridades aeronáuticas responsáveis, terá o direito de adoptar medidas imediatas, nomeadamente o direito de revogar, suspender ou limitar as autorizações de exploração ou as licenças técnicas, ou de suspender ou restringir, de qualquer outro modo, as operações de uma companhia aérea da outra Parte, se concluir que tal é necessário em virtude de uma ameaça imediata para a segurança intrínseca da aviação civil. Na medida do possível, a Parte que adopta tais medidas deve envidar esforços no sentido de consultar previamente a outra Parte.

9 — As medidas adoptadas pela Parte ou pelas autoridades aeronáuticas competentes nos termos dos n.os 5, 7 ou 8 do presente artigo cessarão logo que deixem de existir os motivos que conduziram à sua adopção.

Artigo 7.º

Segurança extrínseca da aviação civil

1 — De acordo com os direitos e obrigações que lhes são conferidos pelo direito internacional, as Partes reafirmam que o seu mútuo compromisso de salvaguardar a segurança extrínseca da aviação civil contra actos de interferência ilícita faz parte integrante do presente Acordo.

2 — Sem prejuízo da generalidade dos seus direitos e obrigações por força do direito internacional, as Partes actuarão, nomeadamente, em conformidade com o disposto na Convenção Relativa às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, concluída em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, concluída na Haia em 16 de Dezembro de 1970, na Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de Setembro de 1971, no Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos destinados à Aviação Civil Internacional, concluído em Montreal em 24 de Fevereiro de 1988, e na Convenção sobre a Marcação dos Explosivos Plásticos para Efeitos de Detecção, concluída em Montreal em 1 de Março de 1991, bem como em qualquer outro acordo multilateral no domínio da segurança extrínseca da aviação civil que tenham carácter vinculativo para as Partes.

3 — As Partes prestar-se-ão, sempre que solicitado, a assistência mútua necessária, com vista a impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos de interferência ilícita contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações e dos aeroportos e infra-estruturas de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça contra a segurança da aviação civil.

4 — As Partes actuarão em conformidade com as disposições de segurança extrínseca da aviação civil estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional, designadas por anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, quando tais disposições de segurança sejam aplicáveis às Partes. As Partes exigirão que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território, os operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de estabelecimento ou residência permanente no seu território e os operadores de aeroportos situados no seu território actuem em conformidade com as referidas disposições de segurança extrínseca da aviação civil. Assim, sempre que solicitado, cada Parte informará a outra Parte sobre as eventuais diferenças existentes entre a regulamentação e as práticas em vigor no seu território e padrões de segurança extrínseca da aviação civil constantes dos anexos referidos no presente número, caso essas diferenças ultrapassem ou completem esses padrões e tenham implicações para os operadores da outra Parte. Cada Parte poderá, a qualquer momento, requerer consultas com a outra Parte, que devem ser realizadas sem atrasos desnecessários, para debater essas diferenças.

5 — Tendo plenamente em conta e no respeito mútuo pela soberania dos Estados, cada Parte concorda que os operadores de aeronaves referidos no n.º 4 do presente artigo podem ser instados a observar as disposições de segurança da aviação referidas nesse número exigidas pela outra Parte e relativas à entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte. Cada Parte assegurará a aplicação efectiva, no seu território, das medidas adequadas para proteger as aeronaves e realizar os controlos de segurança aos passageiros, tripulações, bagagem de porão e de mão, carga, correio e provisões de bordo, antes do embarque ou do carregamento.

6 — As Partes concordam em envidar esforços no sentido do reconhecimento mútuo dos seus padrões de segurança e em cooperar estreitamente no que respeita a medidas de controlo da qualidade, numa base recíproca. As Partes acordam ainda, quando adequado e com base em decisões tomadas pelas Partes separadamente, em estabelecer as condições prévias à criação de um sistema de segurança único para os voos entre os territórios das Partes, significando isto que os passageiros, a bagagem e ou a carga em transferência serão dispensados de novo rastreio. Para tal, estabelecerão disposições administrativas que permitam a realização de consultas sobre as medidas de segurança extrínseca da aviação civil em vigor ou previstas, bem como a cooperação e o intercâmbio de informações sobre as medidas de controlo da qualidade aplicadas pelas Partes. As Partes consultar-se-ão sobre as medidas de segurança previstas que sejam pertinentes para os operadores implantados no território da outra Parte para o estabelecimento das referidas disposições administrativas.

7 — Sempre que possível, cada uma das Partes satisfará qualquer pedido que lhe seja apresentado pela outra Parte com vista a adoptar medidas especiais de segurança razoáveis destinadas a fazer face a uma ameaça concreta para um voo específico ou um conjunto de voos específicos.

8 — As Partes acordam em cooperar no quadro das inspecções de segurança por si efectuadas nos territórios respectivos, mediante o estabelecimento de procedimentos, incluindo a adopção de disposições administrativas, tendo em vista o intercâmbio de informações sobre os resultados dessas inspecções de segurança. As Partes concordam em considerar favoravelmente os pedidos para participação, na qualidade de observadores, nas inspecções de segurança realizadas pela outra Parte.

9 — Em caso de incidente ou de ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros actos de interferência ilícita contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, dos aeroportos ou das infra-estruturas de navegação aérea, as Partes prestar-se-ão assistência mútua, facilitando as comunicações e tomando outras medidas adequadas, de modo a pôr rapidamente termo, em condições de segurança, a esse incidente ou ameaça.

10 — Se uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpriu o disposto no presente artigo, poderá, através das respectivas autoridades responsáveis, requerer a realização de consultas. Essas consultas realizar-se-ão no prazo de 15 dias a contar da data de recepção do pedido para o efeito. Caso não se chegue a um

acordo satisfatório no prazo de 15 dias a contar da data de início das consultas, a Parte requerente terá motivos para tomar medidas com vista a retirar, revogar, suspender ou impor condições adequadas às autorizações das companhias aéreas da outra Parte. Em caso de emergência, ou para evitar novas infracções ao disposto no presente artigo, a Parte que considere que a outra Parte não cumpriu o disposto no presente artigo pode, a qualquer momento, tomar as medidas provisórias adequadas.

11 — Sem prejuízo da necessidade de tomar medidas imediatas para salvaguardar a segurança do transporte, as Partes afirmam que, quando analisarem a possibilidade de adoptar medidas de segurança, devem avaliar os eventuais efeitos económicos e operacionais adversos para a prestação dos serviços aéreos abrangidos pelo presente Acordo e, na medida do permitido por lei, ter esses factores em conta quando da definição das medidas necessárias e adequadas para abordar essas preocupações de segurança.

Artigo 8.º

Direitos aduaneiros, impostos e taxas

1 — Cada Parte isentará, em toda a medida do possível, ao abrigo da legislação e regulamentação internas, e numa base recíproca, as companhias aéreas da outra Parte no que respeita às suas aeronaves utilizadas no serviço de transporte aéreo internacional, o seu equipamento normal, combustível, lubrificantes, consumíveis técnicos, equipamento de terra, peças sobressalentes (incluindo motores), provisões de bordo (nomeadamente alimentos e bebidas, incluindo bebidas alcoólicas, tabaco e demais produtos para venda ou consumo dos passageiros, em quantidades limitadas, durante o voo) e outros artigos destinados ou usados exclusivamente durante a operação ou a manutenção da aeronave utilizada no serviço de transporte aéreo internacional, de todas as restrições à importação, impostos sobre a propriedade e sobre o capital, direitos aduaneiros, impostos especiais de consumo e outros emolumentos e taxas equiparados aplicados pelas Partes e não baseados no custo dos serviços prestados.

2 — Cada Parte isentará ainda, em toda a medida do possível, ao abrigo da legislação e regulamentação internas e numa base recíproca, dos impostos, imposições, direitos, emolumentos e taxas referidos no n.º 1 do presente artigo, à excepção das taxas sobre o custo dos serviços prestados:

a) As provisões de bordo introduzidas ou fornecidas no território de uma Parte e embarcadas em quantidades razoáveis para utilização a bordo de aeronaves, à saída de uma companhia aérea da outra Parte que assegure o serviço de transporte aéreo internacional, ainda que essas provisões se destinem a ser utilizadas num troço da viagem efectuado 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 companhia aérea da outra Parte utilizada no serviço de transporte aéreo internacional, bem como o equipamento informático e os componentes para a assistência aos passageiros ou a movimentação da carga ou os controlos de segurança;

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

d) O material impresso, incluindo bilhetes de avião, capas para bilhetes, cartas de porte aéreo e outro material promocional equiparado distribuído a título gratuito pela companhia aérea.

3 — O equipamento normal de bordo bem como os materiais e aprovisionamentos habitualmente conservados a bordo das aeronaves utilizadas por uma companhia aérea de uma Parte só poderão ser descarregados no território da outra Parte mediante autorização das autoridades aduaneiras desse território. Neste caso, poderá ser necessário colocá-los sob a supervisão das referidas autoridades até serem reexportados ou de qualquer outro modo cedidos, em conformidade com a regulamentação aduaneira.

4 — As isenções previstas no presente artigo também se aplicam aos casos em que as companhias aéreas de uma Parte tenham negociado com outra companhia aérea, que beneficie igualmente dessas isenções junto da outra Parte, quer o empréstimo quer a transferência para o território da outra Parte dos produtos especificados nos n.os 1 e 2 do presente artigo.

5 — As disposições das convenções em vigor entre um Estado membro e o Canadá que se destinem a evitar a dupla tributação do rendimento e do capital não são alteradas pelo presente Acordo.

Artigo 9.º

Estatísticas

1 — Cada Parte fornecerá à outra Parte os dados estatísticos requeridos pela legislação e regulamentação internas e, mediante pedido, outros dados estatísticos disponíveis que possam razoavelmente ser exigidos para efeitos da análise da exploração dos serviços aéreos.

2 — As Partes cooperam no âmbito do Comité Misto, de modo a facilitar o intercâmbio entre elas de informações estatísticas para efeitos de controlo do desenvolvimento dos serviços aéreos.

Artigo 10.º

Interesses dos consumidores

1 — Cada Parte reconhece a importância da protecção dos interesses dos consumidores e pode adoptar ou exigir que as companhias aéreas adoptem, numa base não discriminatória, medidas razoáveis e proporcionais sobre as seguintes questões, que incluam nomeadamente:

a) Requisitos de protecção dos fundos adiantados às companhias aéreas;

b) Medidas compensatórias em caso de recusa de embarque;

c) Reembolso dos passageiros;

d) Divulgação da identidade da transportadora aérea que efectivamente explora a aeronave;

e) Capacidade financeira das companhias aéreas da Parte em causa;

f) Seguro de responsabilidade civil em caso de danos físicos dos passageiros; e

g) Definição de medidas em matéria de acessibilidade.

2 — As Partes envidam esforços no sentido da realização de consultas no âmbito do Comité Misto sobre matérias do interesse dos consumidores, incluindo sobre

as medidas previstas, de modo a, se possível, adoptar abordagens compatíveis.

Artigo 11.º

Disponibilidade de aeroportos e de infra-estruturas e serviços aeronáuticos

1 — Cada Parte assegura que os aeroportos, as rotas aéreas, os serviços de controlo do tráfego aéreo e de navegação aérea, a segurança extrínseca da aviação civil, a assistência em escala e outras infra-estruturas e serviços conexos prestados no seu território sejam colocados à disposição das companhias aéreas da outra Parte numa base não discriminatória logo que tenham sido adoptadas as modalidades de utilização.

2 — Na medida do possível, as Partes adoptam todas as medidas razoáveis para garantir o efectivo acesso às infra-estruturas e serviços, sob reserva de condicionalismos legais, operacionais e físicos e com base em oportunidades justas e equitativas, bem como a transparência quanto aos procedimentos de acesso.

3 — As Partes asseguram que os procedimentos, orientações e regras em vigor nos aeroportos situados no seu território no que se refere à gestão das faixas horárias sejam aplicados de forma transparente, eficaz e não discriminatória.

4 — Se uma Parte considerar que a outra Parte não cumpre o disposto no presente artigo, pode notificar a outra Parte das suas conclusões e requerer a realização de consultas ao abrigo do n.º 4 do artigo 17.º («Comité Misto»).

Artigo 12.º

Taxas de utilização dos aeroportos e das infra-estruturas e serviços aeronáuticos

1 — Cada Parte assegura que as taxas eventualmente impostas pelas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança às companhias aéreas da outra Parte pela utilização dos serviços de navegação aérea e de controlo do tráfego aéreo sejam adequadas, razoáveis, relacionadas com os custos e não injustamente discriminatórias. Em qualquer caso, as condições de aplicação dessas taxas de utilização às companhias aéreas da outra Parte nunca devem ser menos favoráveis do que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra companhia aérea.

2 — Cada Parte assegura que as taxas eventualmente impostas pelas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança às companhias aéreas da outra Parte pela utilização dos aeroportos, serviços de segurança extrínseca da aviação civil e infra-estruturas e serviços conexos sejam adequadas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e equitativamente repartidas entre as categorias de utilizadores. Essas taxas podem reflectir, mas não exceder, o custo total, para as autoridades e organismos competentes em matéria de cobrança, da oferta das infra-estruturas e serviços aeronáuticos e de segurança extrínseca da aviação civil adequados, no aeroporto ou sistema aeroportuário. Tais taxas poderão incluir uma razoável rendibilidade dos activos, depois das amortizações. As infra-estruturas e os serviços sujeitos a essas taxas de utilização serão oferecidos segundo os princípios da eficácia e da economia. Em qualquer caso, as condições de aplicação dessas taxas de utilização às companhias aéreas da outra Parte nunca deverão ser menos favoráveis do que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra companhia aérea no momento da sua aplicação.

3 — As Partes promovem a realização de consultas entre as autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança no seu território e as companhias aéreas ou as suas organizações representativas que utilizam essas infra-estruturas e serviços e incentivam as autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança e as companhias áreas ou as suas organizações representativas a trocarem as informações necessárias, para permitir uma análise adequada da razoabilidade dessas taxas, de acordo com os princípios enunciados nos n.os 1 e 2 do presente artigo. Cada Parte incentivará as autoridades competentes em matéria de cobrança a avisar os utilizadores, com uma antecedência razoável, de qualquer proposta de alteração das taxas de utilização, de modo que essas autoridades possam ter em conta os pareceres dos utilizadores antes da introdução dessas alterações.

4 — Nos processos de resolução de litígios, nos termos do artigo 21.º («Resolução de litígios»), as Partes só serão consideradas em situação de incumprimento de uma disposição do presente artigo nos seguintes casos:

a) Se não procederem à revisão da taxa ou prática na origem de uma reclamação da outra Parte, num prazo razoável; ou

b) Se, na sequência dessa revisão, não adoptarem todas as medidas ao seu alcance para corrigirem qualquer taxa ou prática incompatível com o presente artigo.

Artigo 13.º

Quadro comercial

1 — Cada Parte concede às companhias aéreas da outra Parte oportunidades justas e equitativas de prestação dos serviços aéreos abrangidos pelo presente Acordo.

Capacidade

2 — Cada Parte autoriza qualquer companhia aérea da outra Parte a definir a frequência e a capacidade dos serviços aéreos oferecidos nos termos do presente Acordo com base nas considerações comerciais de mercado da companhia aérea. As Partes não restringirão unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço, nem o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas companhias aéreas da outra Parte, nem exigirão a notificação de horários, programas de voos não regulares ou planos de exploração pelas companhias aéreas da outra Parte, excepto por motivos de ordem técnica, operacional ou ambiental (qualidade do ar e ruído no local), em condições uniformes, coerentes com o artigo 15.º da Convenção.

Partilha de códigos

3 — *a*) Sob reserva dos requisitos regulamentares normalmente impostos a essas operações por cada Parte, qualquer companhia aérea da outra Parte poderá participar em acordos de cooperação de modo a:

i) Oferecer serviços aéreos nas rotas especificadas comercializando serviços de transporte utilizando o seu próprio código nos voos operados pelas companhias aéreas do Canadá ou dos Estados membros e ou de qualquer país terceiro, e ou por um fornecedor de serviços de transporte terrestre ou marítimo de superfície de qualquer país; e ou

ii) Transportar tráfego utilizando o código de outra companhia aérea caso essa outra companhia aérea tenha sido autorizada pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte a comercializar serviços de transporte com o seu próprio

código nos voos operados por qualquer companhia aérea de uma Parte.

b) Uma Parte pode exigir que todas as companhias aéreas que participam nos acordos de partilha de códigos disponham das autorizações de rota adequadas.

c) Uma Parte não recusará a concessão de autorizações para prestação de serviços em regime de partilha de códigos, identificados na subalínea *i*) da alínea *a*) do n.º 3 do presente artigo, com base no facto de a companhia aérea que opera a aeronave não dispor do direito de transportar tráfego com os códigos de outras companhias aéreas.

d) As Partes exigirão que todas as companhias aéreas que participam nos acordos de partilha de códigos assegurem que os passageiros sejam devidamente informados sobre a identidade do operador e o modo de transporte utilizado em cada segmento de viagem.

Assistência em escala

4 — Cada Parte autorizará as companhias aéreas da outra Parte que operam no seu território:

a) Numa base recíproca, a prestarem os seus próprios serviços de assistência em escala no seu território e, ao seu critério, a utilizarem os serviços de assistência em escala prestados, na totalidade ou em parte, por qualquer agente autorizado pelas suas autoridades competentes a prestar esses serviços; e

b) A prestarem serviços de assistência em escala a outras companhias aéreas que efectuem operações no mesmo aeroporto, se tal for autorizado e compatível com o disposto na legislação e regulamentação aplicáveis.

5 — O exercício dos direitos estabelecidos nas alíneas *a*) e *b*) do n.º 4 do presente artigo apenas será sujeito às restrições físicas ou operacionais que decorram, principalmente, de considerações relacionadas com a segurança intrínseca ou extrínseca do aeroporto. Essas restrições serão aplicadas de forma uniforme e em termos não menos favoráveis do que os mais favoráveis aplicados a qualquer companhia aérea de qualquer país que realize serviços aéreos internacionais similares no momento em que essas restrições sejam impostas.

Representantes da companhia aérea

6 — Cada Parte autorizará:

a) As companhias aéreas da outra Parte, numa base recíproca, a introduzir e manter no seu território os seus representantes e o pessoal das áreas comercial, administrativa, de vendas, técnica, operacional, bem como outro pessoal especializado, necessário à prestação dos serviços;

b) O preenchimento das necessidades de pessoal, ao critério das companhias aéreas da outra Parte, por pessoal próprio ou recorrendo aos serviços de qualquer outra organização, empresa ou companhia aérea que opere no seu território e que seja autorizada a prestar esses serviços a outras companhias aéreas; e

c) As companhias aéreas de cada Parte a estabelecer escritórios no seu território para promoção e venda de serviços de transporte aéreo e outros serviços conexos.

7 — Cada Parte exigirá que tanto os representantes como o pessoal das companhias aéreas da outra Parte fiquem sujeitos às suas disposições legislativas e regulamentares. De harmonia com essas disposições, cada Parte deve:

a) No prazo mais curto, emitir as autorizações de trabalho, vistos de visitante ou outros documentos similares necessários aos representantes e ao pessoal referido no n.º 6 do presente artigo; e

b) Facilitar e acelerar a aprovação de qualquer pedido de autorização de trabalho para o pessoal que desempenha determinadas funções temporárias por um período não superior a 90 dias.

Vendas, despesas realizadas localmente e transferência de fundos

8 — Cada Parte autorizará as companhias aéreas da outra Parte:

a) A comercializar serviços de transporte aéreo no seu território directamente ou, ao critério das companhias aéreas, através dos seus agentes, e a vender serviços de transporte em moeda local ou, ao critério das companhias aéreas, em moeda livremente convertível de outros países, e qualquer pessoa será livre de adquirir esses serviços de transporte na moeda aceite por essas companhias aéreas;

b) A pagar as despesas realizadas localmente, incluindo a aquisição de combustível, no seu território, em moeda local, ou, ao critério das companhias aéreas, em moeda livremente convertível; e

c) A converter e remeter para o estrangeiro, mediante pedido, as receitas obtidas no decurso do normal funcionamento das suas operações. Essas conversões e remessas serão autorizadas sem restrições ou atrasos, às taxas do mercado cambial aplicáveis às transacções correntes na data da apresentação do pedido de transferência, e não serão sujeitas a quaisquer encargos, à excepção das taxas de serviço normalmente aplicadas pelas instituições bancárias para realização dessas transacções.

Serviços intermodais

9 — Cada Parte autorizará as companhias aéreas que prestam:

a) Serviços combinados de passageiros a utilizarem os transportes terrestres ou marítimos de superfície de ligação aos serviços aéreos. As companhias aéreas poderão optar por confiar esses serviços de transporte a transportadores de superfície, mediante a celebração de acordos para o efeito, ou por prestarem elas próprias tais serviços;

b) Serviços de transporte de carga a contratarem, sem restrições, quaisquer serviços de transporte de carga terrestres ou marítimos de superfície de ligação aos serviços aéreos, de ou para quaisquer pontos situados no território das Partes ou de países terceiros, nomeadamente transportes de e para todos os aeroportos que disponham de serviços alfandegários, incluindo, quando aplicável, a transportarem carga sob controlo aduaneiro, nos termos da legislação e regulamentação em vigor; a acederem aos serviços aduaneiros e às infra-estruturas aeroportuárias no caso da carga transportada à superfície ou por via aérea, e a optarem por efectuar o seu próprio transporte de superfície da carga, nos termos da legislação e regulamentação internas que regulam esse transporte, ou por prestar esse serviço mediante acordos com outros transportadores de superfície, incluindo os serviços de transporte de superfície prestados por companhias aéreas de qualquer outro país; e

c) Serviços de transporte intermodal a oferecerem uma tarifa única, combinando o transporte aéreo e o transporte de superfície, desde que os passageiros e os expedidores não sejam induzidos em erro sobre as características do transporte.

Tarifas

10 — As Partes devem permitir que as tarifas sejam fixadas livremente pelas companhias aéreas segundo o princípio da livre e leal concorrência. Nenhuma das Partes tomará medidas unilaterais contra a introdução ou a manutenção de uma tarifa de transporte internacional de ou para o seu território.

11 — As Partes não exigirão que as tarifas sejam registadas junto das autoridades aeronáuticas.

12 — As Partes autorizarão as autoridades aeronáuticas a debater questões tais como tarifas consideradas injustas, não razoáveis ou discriminatórias.

Sistemas informatizados de reservas

13 — As Partes aplicarão a respectiva legislação e regulamentação relativas ao funcionamento dos sistemas informatizados de reservas nos seus territórios numa base justa e não discriminatória.

Contratos de franquia e de utilização de marca

14 — As companhias aéreas das Partes poderão prestar os serviços aéreos abrangidos pelo presente Acordo ao abrigo de um contrato de franquia ou de utilização de marca com outras companhias, incluindo com outras companhias aéreas, desde que a companhia aérea que presta esses serviços aéreos disponha das autorizações de rotas adequadas e preencha as condições prescritas na legislação e regulamentação internas, sob reserva de aprovação pelas autoridades aeronáuticas.

Locação de aeronave com tripulação

15 — Para efeitos da prestação dos serviços aéreos abrangidos pelo presente Acordo, desde que a companhia aérea que presta os serviços aéreos e o operador da aeronave que participa nesses acordos disponham das autorizações adequadas, as companhias aéreas das Partes podem prestar os serviços aéreos previstos no presente Acordo utilizando aeronaves e tripulações de voo fornecidas por outras companhias aéreas, incluindo de outros países, sob reserva de aprovação pelas autoridades aeronáuticas. Para efeitos do presente número, as companhias aéreas que operam essas aeronaves não são obrigadas a dispor de autorização de rota.

Voos *charter*/não regulares

16 — As disposições estabelecidas nos artigos 4.º («Investimento»), 5.º («Aplicação da legislação»), 6.º («Segurança intrínseca da aviação civil»), 7.º («Segurança extrínseca da aviação civil»), 8.º («Direitos aduaneiros, impostos e taxas»), 9.º («Estatísticas»), 10.º («Interesses dos consumidores»), 11.º («Disponibilidade de aeroportos e de infra-estruturas e serviços aeronáuticos»), 12.º («Taxas de utilização dos aeroportos e das infra-estruturas e serviços aeronáuticos»), 13.º («Quadro comercial»), 14.º («Ambiente concorrencial»), 15.º («Gestão do tráfego aéreo»), 17.º («Comité Misto») e 18.º («Ambiente») do presente Acordo também são aplicáveis aos voos *charter* e outros voos não regulares operados pelas transportadoras aéreas de uma Parte à chegada ou partida do território da outra Parte.

17 — Quando da concessão das autorizações e licenças solicitadas por uma transportadora aérea para operar voos *charter* e outros voos não regulares, as Partes actuarão no prazo processual mais curto.

Artigo 14.º

Ambiente concorrencial

1 — As Partes reconhecem ter como objectivo comum a criação de um ambiente equitativo e concorrencial para a prestação de serviços aéreos. As Partes reconhecem que se as companhias aéreas operarem numa base totalmente comercial e não beneficiarem de auxílios estatais, a probabilidade de adoptarem práticas concorrenciais leais será maior. Reconhecem também que questões como, entre outras, as condições de privatização das companhias aéreas, a eliminação das subvenções que distorcem a concorrência, o acesso equitativo e não discriminatório às infra-estruturas e serviços aeronáuticos e os sistemas informatizados de reservas são essenciais para criar um ambiente equitativo e concorrencial.

2 — Se uma Parte considerar que as condições existentes no território da outra Parte podem afectar negativamente um ambiente equitativo e concorrencial, bem como a prestação pelas suas companhias aéreas dos serviços aéreos previstos no presente Acordo, poderá apresentar observações à outra Parte. Tem ainda a possibilidade de solicitar uma reunião do Comité Misto. As Partes reconhecem que o facto de as subvenções e outras intervenções poderem comprometer, a diferentes níveis, os objectivos do Acordo relacionados com a existência de um ambiente concorrencial constitui matéria legítima para debate no âmbito do Comité Misto.

3 — As questões susceptíveis de serem tratadas nos termos do disposto no artigo 14.º incluem, nomeadamente, as injecções de capital, as subvenções cruzadas, os auxílios, as garantias e a propriedade, bem como os desagravamentos ou isenções fiscais, a protecção contra as falências ou os seguros por parte de quaisquer entidades governamentais. Sob reserva do disposto no n.º 4 do artigo 14.º, uma Parte 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.

4 — As Partes reconhecem a cooperação entre as respectivas autoridades de concorrência, conforme demonstra o Acordo entre o Governo do Canadá e as Comunidades Europeias relativo à aplicação da respectiva legislação no domínio da concorrência, assinado em Bona em 17 de Junho de 1999.

5 — Se, no seguimento de consultas no âmbito do Comité Misto, uma Parte considerar que as condições referidas no n.º 2 do artigo 14.º se mantêm e podem vir a resultar em desvantagens ou danos significativos para as suas companhias aéreas, essa Parte pode tomar medidas. As Partes podem tomar medidas ao abrigo do presente número a partir da data de estabelecimento, através de uma decisão do Comité Misto, dos procedimentos e critérios para o efeito, ou um ano a contar da data em que o presente Acordo seja aplicado provisoriamente pelas Partes ou entre em vigor, conforme o que se verificar primeiro. As medidas adoptadas nos termos do presente número devem ser adequadas, proporcionais e limitadas, no que respeita ao seu âmbito e duração, ao estritamente necessário. Aplicar-se-ão exclusivamente à entidade que beneficia das condições referidas

no n.º 2, sem prejuízo do direito de as Partes tomarem medidas nos termos do artigo 21.º («Resolução de litígios»).

Artigo 15.º

Gestão do tráfego aéreo

As Partes cooperarão para resolver as questões de supervisão e política de segurança ligadas à gestão do tráfego aéreo, de modo a optimizar a eficiência global, reduzir os custos e reforçar a segurança e a capacidade dos sistemas existentes. As Partes incentivam os seus prestadores de serviços de navegação aérea a prosseguir a colaboração na área da interoperabilidade tendo em vista, se possível, uma maior integração dos sistemas de ambas as Partes, uma redução do impacto ambiental do transporte aéreo e, se for caso disso, a partilha de informações.

Artigo 16.º

Manutenção de designações e autorizações

1 — As companhias aéreas do Canadá ou dos Estados membros que sejam detentoras de uma designação válida concedida pelos seus Governos nos termos dos acordos de transporte aéreo com o Canadá substituídos pelo presente Acordo serão consideradas companhias aéreas designadas para realizar serviços aéreos.

2 — Na pendência da emissão de novas licenças ou autorizações ou de licenças ou autorizações alteradas nos termos do presente Acordo, as companhias aéreas do Canadá ou dos Estados membros que sejam titulares de licenças ou autorizações emitidas pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte válidas para a exploração de serviços aéreos na data de entrada em vigor do presente Acordo continuam a gozar de todos os direitos concedidos pelas referidas licenças ou autorizações, considerando-se que gozam do direito de operar serviços aéreos nos termos do disposto no presente Acordo.

3 — As disposições do presente artigo não impedem a designação nem a concessão de autorizações de exploração de serviços aéreos às companhias aéreas de uma Parte não referidas nos n.os 1 ou 2 do presente artigo.

Artigo 17.º

Comité Misto

1 — As Partes instituem um comité composto por representantes das Partes (a seguir designado por Comité Misto).

2 — O Comité Misto identifica as autoridades aeronáuticas e outras autoridades competentes no que diz respeito às matérias abrangidas pelo presente Acordo e facilita os contactos entre elas.

3 — O Comité Misto reunir-se-á sempre que necessário e, no mínimo, uma vez por ano. Cada Parte poderá solicitar a convocação de uma reunião.

4 — Cada Parte também poderá solicitar uma reunião do Comité Misto para efectuar consultas sobre quaisquer questões relacionadas com a interpretação ou aplicação do presente Acordo e procurar soluções para as questões levantadas pela outra Parte. Essa reunião terá lugar no mais breve prazo possível e, salvo decisão em contrário das Partes, o mais tardar dois meses a contar da data de recepção do pedido para o efeito.

5 — O Comité Misto adopta as decisões nos casos expressamente previstos no Acordo.

6 — O Comité Misto promove a cooperação entre as Partes, podendo debater quaisquer questões relacionadas com a aplicação ou a execução do presente Acordo, incluindo:

a) A revisão das condições de mercado que afectam os serviços aéreos abrangidos pelo presente Acordo;

b) O intercâmbio de informações, incluindo o aconselhamento no que se refere à alteração da legislação e das políticas nacionais, que afectam o Acordo;

c) A tomada em consideração das potenciais áreas de desenvolvimento ulterior do Acordo, incluindo as recomendações tendo em vista a sua revisão;

d) A apresentação de recomendações sobre as condições, procedimentos e alterações necessários para que os novos Estados membros se possam tornar Partes no presente Acordo; e

e) A discussão de questões relacionadas com o investimento, a propriedade e o controlo, e a confirmação de que estão reunidas as condições para a progressiva abertura de direitos de tráfego conforme estabelecido no anexo 2 do presente Acordo.

7 — O Comité Misto desenvolverá a cooperação e encorajará o intercâmbio de peritos sobre novas iniciativas legislativas ou regulamentares.

8 — O Comité Misto adoptará o seu regulamento interno através de uma decisão.

9 — Todas as decisões do Comité Misto serão adoptadas por consenso.

Artigo 18.º

Ambiente

1 — As Partes reconhecem a importância da protecção do ambiente ao nível da definição e da execução das políticas de aviação internacional.

2 — Sem prejuízo dos direitos e obrigações das Partes por força do direito internacional e da Convenção, cada Parte, no âmbito da sua jurisdição soberana, tem o direito de adoptar e aplicar as medidas adequadas para fazer face aos impactos ambientais do transporte aéreo, desde que essas medidas sejam aplicadas sem distinção de nacionalidade.

3 — As Partes reconhecem que os custos e benefícios das medidas de protecção ambiental devem ser cuidadosamente ponderados no quadro da definição da política de aviação internacional. Quando uma Parte aprecia uma proposta de medidas ambientais, deverá avaliar as eventuais repercussões negativas dessas medidas no exercício dos direitos estabelecidos ao abrigo do presente Acordo e, no caso de essas medidas serem adoptadas, envidará os esforços necessários para reduzir essas repercussões negativas.

4 — As Partes reconhecem que é importante cooperar e, no âmbito dos debates multilaterais, analisar os impactos da aviação no plano ambiental e económico, bem como garantir que as eventuais medidas de redução de impacto ambiental sejam totalmente coerentes com os objectivos do presente Acordo.

5 — Quando do estabelecimento de medidas no domínio do ambiente, serão respeitados os padrões ambientais aplicáveis ao sector da aviação adoptadas pela Organização da Aviação Civil Internacional nos anexos à Convenção, salvo em caso de notificação de diferenças.

6 — As Partes envidarão esforços no sentido de realizar consultas recíprocas sobre matérias relacionadas com o ambiente, incluindo sobre as medidas previstas que possam ter efeitos significativos nos serviços aéreos internacionais

a que se aplica o presente Acordo, de modo a, na medida do possível, adoptar abordagens compatíveis. As consultas terão início no prazo de 30 dias a contar da data de recepção do pedido para o efeito ou em qualquer outro prazo mutuamente acordado.

Artigo 19.º

Questões laborais

1 — As Partes reconhecem que é importante ter em conta os efeitos do presente Acordo no trabalho, emprego e condições laborais.

2 — Cada Parte poderá solicitar uma reunião do Comité Misto nos termos do artigo 17.º para debater as questões laborais referidas no n.º 1 do presente artigo.

Artigo 20.º

Cooperação internacional

As Partes poderão debater, no âmbito do Comité Misto instituído nos termos do artigo 17.º, as seguintes questões:

a) Transporte aéreo e organizações internacionais;

b) Possível evolução das relações entre as Partes e com outros países em matéria de transporte aéreo; e

c) Tendências nos acordos e disposições bilaterais ou multilaterais,

incluindo, se possível, propostas no sentido da elaboração de posições coordenadas nestes domínios.

Artigo 21.º

Resolução de litígios

1 — Em caso de litígio relativo à interpretação ou à aplicação do presente Acordo, as Partes esforçar-se-ão, em primeiro lugar, por solucioná-lo por via de consultas formais no âmbito do Comité Misto. Essas consultas formais terão início o mais rapidamente possível e, não obstante o disposto no n.º 4 do artigo 17.º, no prazo máximo de 30 dias a contar da data de recepção, por uma das Partes, do pedido apresentado por escrito pela outra Parte, remetendo para o presente artigo, salvo decisão em contrário das Partes.

2 — Se o litígio não for solucionado no prazo de 60 dias a contar da recepção do pedido de consultas formais, poderá ser submetido à apreciação de uma terceira pessoa ou organismo para decisão, por consentimento das Partes. Se as Partes não manifestarem o seu consentimento, o litígio será, a pedido de qualquer das Partes, submetido a arbitragem de um tribunal composto por três árbitros, em conformidade com os procedimentos abaixo indicados.

3 — No prazo de 30 dias a contar da recepção do pedido de arbitragem, cada Parte em litígio nomeará um árbitro independente. O terceiro árbitro será nomeado no prazo de mais 45 dias, mediante acordo entre os dois árbitros designados pelas Partes. Se uma das Partes não nomear um árbitro no prazo especificado, ou se o terceiro árbitro não for nomeado no prazo especificado, qualquer das Partes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que nomeie um ou mais árbitros, conforme aplicável. Se o Presidente for nacional de uma das Partes, a nomeação caberá ao mais antigo dos Vice-Presidentes que não seja desqualificado por esse motivo. Em qualquer caso, o terceiro árbitro será nacional de um país terceiro, actuará como presidente do Tribunal e determinará o local de realização da arbitragem.

4 — O Tribunal estabelecerá o seu próprio regulamento interno, bem como o calendário dos procedimentos.

5 — O Tribunal poderá, a pedido de uma Parte, ordenar à outra Parte em litígio que adopte medidas correctivas provisórias na pendência da sua decisão definitiva.

6 — O Tribunal envidará esforços no sentido de pronunciar uma decisão por escrito no prazo de 180 dias a contar da data de recepção do pedido de arbitragem. As decisões do Tribunal serão tomadas por maioria.

7 — Se o Tribunal determinar que houve incumprimento do presente Acordo e a Parte responsável não tomar as medidas correctivas necessárias ou não chegar a acordo com a outra Parte em litígio sobre uma solução mutuamente satisfatória no prazo de 30 dias a contar da notificação da decisão do Tribunal, a outra Parte poderá suspender a concessão de benefícios equivalentes que decorram da aplicação do presente Acordo até à resolução do litígio.

8 — As custas do Tribunal serão equitativamente repartidas pelas Partes em litígio.

9 — Para efeitos do presente artigo, a Comunidade Europeia e os Estados membros actuarão em conjunto.

Artigo 22.º

Alterações

As alterações ao presente Acordo podem ser mutuamente acordadas pelas Partes na sequência de consultas realizadas em conformidade com o artigo 17.º («Comité Misto») do presente Acordo. As alterações entrarão em vigor nos termos do artigo 23.º («Entrada em vigor e aplicação provisória»).

Artigo 23.º

Entrada em vigor e aplicação provisória

1 — O presente Acordo entrará em vigor um mês após a data da última nota diplomática trocada entre as Partes confirmando a conclusão de todos os procedimentos necessários. Para efeitos deste intercâmbio, a Comunidade Europeia e os Estados membros designam o Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia. O Canadá entregará ao Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia a(s) nota(s) diplomática(s) dirigida(s) à Comunidade Europeia e aos Estados membros e o Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia entregará ao Canadá as notas diplomáticas da Comunidade Europeia e dos Estados membros. A nota ou notas diplomáticas da Comunidade Europeia e dos Estados membros incluirão as comunicações de cada Estado membro confirmando a conclusão de todos os procedimentos necessários à entrada em vigor do presente Acordo.

2 — Não obstante o disposto no n.º 1 do presente artigo, as Partes acordam em aplicar provisoriamente o presente Acordo nos termos do disposto no direito nacional das Partes a partir do primeiro dia do mês seguinte à data da última nota trocada entre as Partes em que estas se notificam reciprocamente da conclusão dos procedimentos nacionais pertinentes.

Artigo 24.º

Denúncia

Qualquer das partes pode, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte, através dos canais diplomáticos, da sua decisão de fazer cessar a vigência do presente Acordo. Tal notificação será simultaneamente enviada à Organi-

zação da Aviação Civil Internacional e ao Secretariado da Organização das Nações Unidas. O presente Acordo chegará ao seu termo um ano a contar da data de recepção da notificação pela outra Parte, salvo se essa notificação de denúncia for retirada por mútuo consentimento antes de terminado o referido prazo. Na ausência de um aviso de recepção pela outra Parte, considerar-se-á que a notificação foi recebida 14 dias a contar da recepção da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional e pelo Secretariado da Organização das Nações Unidas.

Artigo 25.º

Registo do Acordo

O presente Acordo e as suas alterações serão registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional e do Secretariado da Organização das Nações Unidas, nos termos do artigo 102.º da Carta das Nações Unidas. A outra Parte será informada do registo logo que este tenha sido confirmado pelos Secretariados da Organização da Aviação Civil Internacional e das Nações Unidas.

Artigo 26.º

Relação com outros acordos

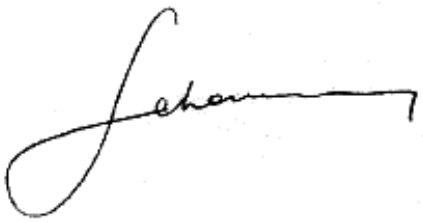
1 — Se as Partes se tornarem Partes num acordo multilateral ou aprovarem uma decisão adoptada pela Organização da Aviação Civil Internacional ou outra organização intergovernamental internacional que trate de matérias reguladas pelo presente Acordo consultarão o Comité Misto a fim de determinar em que medida o presente Acordo é prejudicado pelas disposições desse acordo multilateral ou decisão e se é necessário proceder à revisão do presente Acordo para ter em conta esses desenvolvimentos.

2 — Durante o período de aplicação provisória previsto no n.º 2 do artigo 23.º («Entrada em vigor e aplicação provisória») do presente Acordo, os acordos bilaterais mencionados no anexo 3 ficarão suspensos, excepto na medida prevista no anexo 2 do presente Acordo. Aquando da sua entrada em vigor nos termos do n.º 1 do artigo 23.º do presente Acordo, o presente Acordo substitui as disposições pertinentes dos acordos bilaterais enumerados no anexo 3 do presente Acordo, excepto na medida prevista no anexo 2 do presente Acordo.

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

Feito em Bruxelas, em 17 de Dezembro de 2009, em duplicado, nas línguas alemã, búlgara, checa, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, romena e sueca, fazendo igualmente fé todos os textos.

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



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

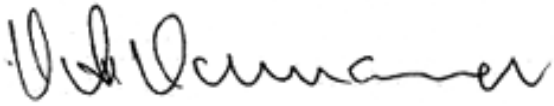
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

За Република България:

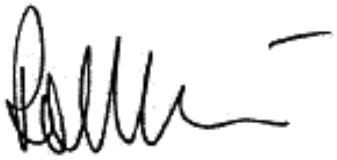
Za Českou republiku:

På Kongeriget Danmarks vegne:

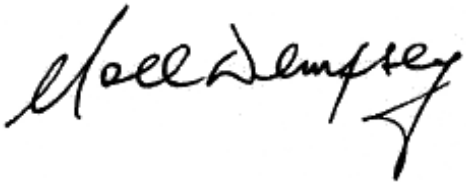
Für die Bundesrepublik Deutschland:



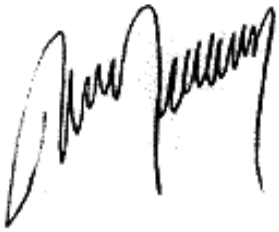
Eesti Vabariigi nimel:



Thar cheann Na hÉireann:
For Ireland:



Για την Ελληνική Δημοκρατία:



Por el Reino de España:

Pour la République française:

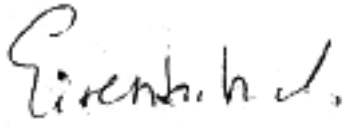
Per la Repubblica italiana:

Για την Κυπριακή Δημοκρατία:

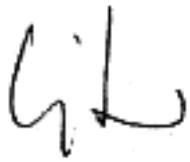
Latvijas Republikas vārdā:

Lietuvos Respublikos vardu:

Pour le Grand-Duché de Luxembourg:

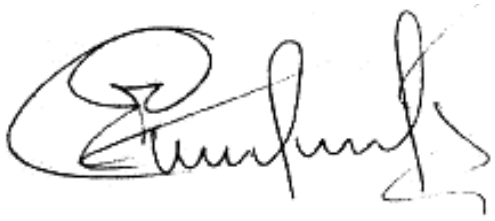


A Magyar Köztársaság részéről:



Għal Malta:

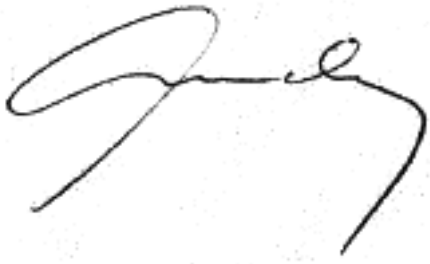
Voor het Koninkrijk der Nederlanden:



Für die Republik Österreich:

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej:

Pela República Portuguesa:



Pentru România:

Za Republiko Slovenijo:

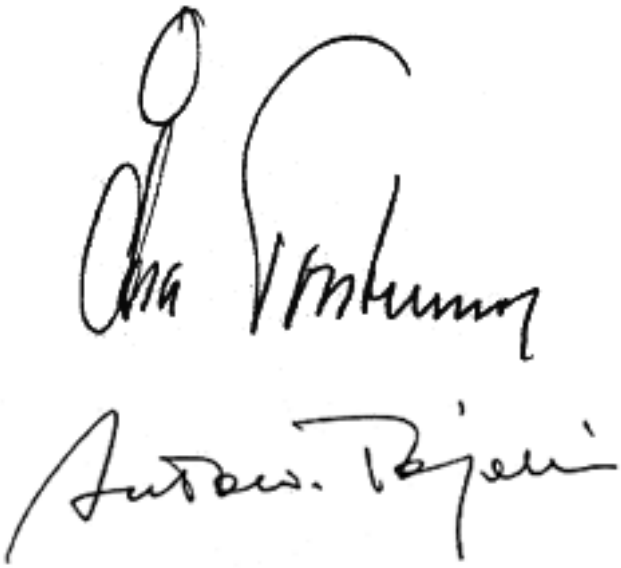
Za Slovenskú republiku:

Suomen tasavallan puolesta:
För Republiken Finland:

För Konungariket Sverige:

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

За Европейската общност:
Por la Comunidad Europea:
Za Evropské společenství:
For Det Europæiske Fællesskab:
Für die Europäische Gemeinschaft:
Euroopa Ühenduse nimel:
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα:
For the European Community:
Pour la Communauté européenne:
Per la Comunità europea:
Eiropas Kopienas vārdā:
Europos bendrijos vardu:
az Európai Közösség részéről:
Għall-Komunità Ewropea:
Voor de Europese Gemeenschap:
W imieniu Wspólnoty Europejskiej:
Pela Comunidade Europeia:
Pentru Comunitatea Europeană:
Za Európske spoločenstvo:
za Evropsko skupnost:
Euroopan yhteisön puolesta:
På Europeiska gemenskapens vägnar:



For Canada:
Pour le Canada:

ANEXO 1

Quadro de rotas

1 — Para efeitos da alínea *c*) do n.º 1 do artigo 2.º do presente Acordo, cada Parte autorizará as companhias aéreas da outra Parte a prestar serviços de transporte nas rotas abaixo especificadas:

a) No caso das companhias aéreas do Canadá:

Pontos aquém — Pontos no Canadá — Pontos intermédios — Pontos nos Estados membros — Pontos além;

b) No caso das companhias aéreas da Comunidade Europeia:

Pontos aquém — Pontos nos Estados membros — Pontos intermédios — Pontos no Canadá — Pontos além.

2 — As companhias aéreas de uma Parte poderão, ao seu critério, numa ou no conjunto das rotas aéreas:

a) Operar voos numa única direcção ou em ambas as direcções;
b) Combinar diferentes números de voo numa única operação de aeronave;
c) Prestar serviços em pontos situados aquém, intermédios e além e pontos situados no território das Partes, independentemente da combinação ou ordem;
d) Omitir escalas em quaisquer pontos;
e) Transferir tráfego de qualquer das suas aeronaves para qualquer outra das suas aeronaves, sem quaisquer restrições em termos de mudança de categoria ou número da aeronave operada, em qualquer ponto;
f) Prestar serviços em pontos situados aquém de qualquer ponto do território dessa Parte, com ou sem mudança de aeronave ou de número de voo, e oferecer e publicitar esses serviços como serviços directos;
g) Efectuar escalas em quaisquer pontos, quer se situem dentro quer fora do território de qualquer das Partes;
h) Transportar tráfego em trânsito para pontos intermédios e para pontos situados no território da outra Parte;
i) Combinar tráfego na mesma aeronave, independentemente da origem desse tráfego; e
j) Prestar serviços em regime de partilha de códigos, de harmonia com o n.º 3 do artigo 13.º («Quadro comercial») do presente Acordo,

sem restrições de direcção ou de carácter geográfico, nem perda dos direitos de transporte de tráfego concedidos ao abrigo do presente Acordo.

ANEXO 2

Disposições sobre a disponibilidade de direitos

SECÇÃO 1

Propriedade e controlo das companhias aéreas de ambas as Partes

1 — Não obstante o disposto no artigo 4.º («Investimento»), é permitida a participação no capital das companhias aéreas de uma Parte por nacionais de todas as outras Partes, numa base recíproca, na medida em que tal seja permitido pela legislação e regulamentação canadianas respeitante ao investimento estrangeiro em companhias aéreas.

2 — Não obstante o disposto na alínea *c*) do n.º 2 do artigo 3.º («Designação, autorização e revogação) e no artigo 4.º («Investimento») do Acordo, relativamente à propriedade e ao controlo de companhias aéreas aplicar-se-á a seguinte disposição, em vez da alínea *c*) do n.º 2 do artigo 3.º («Designação, autorização e revogação») até que a legislação e regulamentação referidas nas alíneas *c*) e *d*) do n.º 2 da secção 2 do presente anexo estipulem em contrário:

«No caso de uma companhia aérea do Canadá, uma parte substancial do capital e o controlo efectivo da companhia aérea pertencem a nacionais do Canadá, a companhia aérea é licenciada enquanto companhia aérea canadiana e tem o seu local de estabelecimento principal no Canadá; no caso de uma companhia aérea de um Estado Membro, uma parte substancial do capital e o controlo efectivo da companhia aérea pertencem a nacionais dos Estados Membros, da Islândia, do Liechtenstein, da Noruega ou da Suíça, a companhia aérea é licenciada enquanto companhia aérea comunitária e tem o seu local de estabelecimento principal num Estado Membro.»

SECÇÃO 2

Progressiva disponibilidade de direitos de tráfego

1 — No exercício dos direitos de tráfego estabelecidos no n.º 2 da presente secção, as companhias aéreas das Partes beneficiam da flexibilidade operacional prevista no n.º 2 do anexo 1.

2 — Não obstante os direitos de tráfego estabelecidos no anexo 1 do presente Acordo:

a) Se a legislação e regulamentação internas das Partes permitirem que nacionais da outra Parte adquiram a propriedade e o controlo até 25 % dos direitos de voto das suas companhias aéreas, aplicam-se os seguintes direitos:

i) Para os serviços de transporte combinado de passageiros e para os serviços de cargueiros, no caso das companhias aéreas canadianas, o direito de prestar serviços de transporte internacional entre quaisquer pontos no Canadá e quaisquer pontos nos Estados membros; no caso das companhias aéreas comunitárias, o direito de prestar serviços aéreos entre quaisquer pontos nos Estados membros e quaisquer pontos no Canadá. Além disso, para os serviços de transporte combinado de passageiros e de carga, no caso das companhias aéreas de uma Parte, o direito de prestar serviços de transporte internacional para e a partir de pontos situados em países terceiros, via quaisquer pontos no território dessa Parte, com ou sem mudança de aeronave ou de número de voo, e de oferecer e publicitar esses serviços como serviços directos;
ii) Para os serviços de cargueiros, no caso das companhias aéreas de ambas as Partes, o direito de prestar serviços de transporte internacional entre o território da outra Parte e pontos situados em países terceiros, conjugados com serviços entre pontos situados no seu território e pontos situados no território da outra Parte;
iii) Para os serviços de transporte combinado de passageiros e para os serviços de cargueiros, no caso das companhias aéreas de ambas as Partes, os direitos de exploração previstos nos acordos bilaterais de transporte aéreo entre o Canadá e os Estados membros, conforme enumerados na secção 1 do anexo 3, e os direitos de exploração constantes dos acordos aplicados entre o Canadá e os Estados membros, conforme especificados na secção 2 do anexo 3. Quanto aos direitos de quinta liberdade em pontos além especificados na presente subalínea, deixam de ser aplicáveis as restrições que não sejam restrições de carácter geográfico, relacionadas com o número de pontos e com a determinação da frequência; e
iv) Para maior certeza, os direitos previstos nas subalíneas *i*) e *ii*) acima poderão ser exercidos nos casos em que, à data da aplicação provisória ou da entrada em vigor do presente Acordo, não vigorava qualquer acordo ou disposições bilaterais, ou em que os direitos previstos num acordo e que podiam ser exercidos imediatamente antes da aplicação provisória ou da entrada em vigor do presente Acordo não são tão liberais como os direitos referidos nas subalíneas *i*) e *ii*) acima;

b) Se a legislação e regulamentação internas das Partes permitirem que nacionais da outra Parte adquiram a propriedade e o controlo até 49 % dos direitos de voto das suas companhias aéreas, além dos direitos previstos na alínea *a*) do n.º 2 aplicam-se os seguintes direitos:

i) Para os serviços de transporte combinado de passageiros, no caso das companhias aéreas de ambas as Partes, serão disponibilizados direitos de quinta liberdade em quaisquer pontos intermédios e, no caso das companhias aéreas do Canadá, entre quaisquer pontos nos Estados membros e quaisquer pontos noutros Estados membros, desde que, no caso das companhias aéreas do Canadá, esses serviços incluam um ponto no Canadá e, no caso das companhias aéreas da Comunidade, um ponto em qualquer Estado membro;

ii) Para os serviços de transporte combinado de passageiros, no caso das companhias aéreas do Canadá, serão disponibilizados direitos de quinta liberdade entre quaisquer pontos nos Estados membros e quaisquer pontos em Marrocos, na Suíça, no Espaço Económico Europeu e noutros países membros do Espaço Comum Europeu da Aviação; e

iii) Para os serviços de cargueiros, no caso das companhias aéreas de uma Parte, sem obrigação de prestar serviços num ponto no território dessa Parte, o direito de prestar serviços de transporte internacional entre pontos no território da outra Parte e pontos situados em países terceiros;

c) Se a legislação e regulamentação internas das Partes permitirem o estabelecimento por nacionais da outra Parte de uma companhia aérea no seu território para prestação de serviços de transporte aéreo nacional e internacional, nos termos do disposto no n.º 5, na alínea *e*) do n.º 6 e no n.º 9 do artigo 17.º («Comité Misto») do presente Acordo, além dos direitos previstos nas alíneas *a*) e *b*) do n.º 2, aplicam-se os seguintes direitos:

i) Para os serviços de transporte combinado de passageiros, no caso das companhias aéreas de ambas as Partes, serão exercidos direitos de quinta liberdade para quaisquer pontos além, sem limites de frequência;

d) Se a legislação e regulamentação internas das Partes permitirem a propriedade plena e o controlo das suas companhias aéreas por nacionais da outra Parte e ambas as Partes permitirem a aplicação integral do disposto no anexo 1, nos termos do n.º 5, da alínea *e*) do n.º 6 e do n.º 9 do artigo 17.º («Comité Misto») do presente Acordo e no seguimento de uma confirmação pelas Partes, através dos respectivos procedimentos, deixam de ser aplicáveis as disposições do anexo 2 acima, passando a aplicar-se o disposto no anexo 1.

ANEXO 3

Acordos bilaterais entre o Canadá e os Estados membros da Comunidade Europeia

SECÇÃO 1

Conforme previsto no artigo 26.º do presente Acordo, os acordos bilaterais de transporte aéreo adiante mencionados celebrados entre o Canadá e os Estados membros ficarão suspensos ou serão substituídos pelo presente Acordo:

a) República da Áustria: Acordo de transporte aéreo entre o Governo do Canadá e o Governo Federal da Áustria, assinado em 22 de Junho de 1993;

b) Reino da Bélgica: Acordo de transporte aéreo entre o Governo do Canadá e o Governo da Bélgica, assinado em 13 de Maio de 1986;

c) República Checa: Acordo de transporte aéreo entre o Governo do Canadá e o Governo da República Checa, assinado em 13 de Março de 1996. Troca de notas que altera o Acordo, assinada em 28 de Abril de 2004 e 28 de Junho de 2004;

d) Reino da Dinamarca: Acordo de serviços aéreos entre o Canadá e a Dinamarca, assinado em 13 de Dezembro de 1949. Troca de notas entre o Canadá e a Dinamarca relativa ao Acordo Aéreo assinado entre os dois países em Otava em 13 de Dezembro de 1949. Troca de notas entre o Canadá e a Dinamarca que altera o Acordo de 1949 relativo aos Serviços Aéreos, assinada em 16 de Maio de 1958;

e) República da Finlândia: Acordo entre o Governo do Canadá e o Governo da Finlândia para prestação de serviços aéreos entre pontos situados nos seus territórios e pontos além destes, assinado em 28 de Maio de 1990. Troca de notas assinadas em 1 de Setembro de 1999 que constitui um Acordo que altera o Acordo entre o Governo do Canadá e o Governo da Finlândia para prestação de serviços aéreos entre pontos situados nos seus territórios e pontos além destes, assinado em Helsínquia em 28 de Maio de 1990;

f) República Francesa: Acordo de transporte aéreo entre o Governo do Canadá e o Governo da República Francesa, assinado em 15 de Junho de 1976. Troca de notas assinada em 21 de Dezembro de 1982 entre o Governo do Canadá e o Governo da República Francesa que altera o Acordo de transporte aéreo assinado em Paris em 15 de Junho de 1976;

g) República Federal da Alemanha: Acordo de transporte aéreo entre o Governo do Canadá e o Governo da República Federal da Alemanha, assinado em 26 de Março de 1973. Troca de notas, assinada em 16 de Dezembro de 1982 e 20 de Janeiro de 1983, entre o Governo do Canadá e o Governo da República Federal da Alemanha, que alteram o Acordo de transporte aéreo assinado em Otava em 26 de Março de 1973;

h) República Helénica: Acordo de transporte aéreo entre o Governo do Canadá e o Governo da República Helénica, assinado em 20 de Agosto de 1984. Troca de notas assinadas em 23 de Junho de 1995 e 19 de Julho de 1995, que constituem um Acordo entre o Governo do Canadá e o Governo da República Helénica que altera o Acordo de transporte aéreo assinado em Toronto em 20 de Agosto de 1984;

i) República da Hungria: Acordo de transporte aéreo entre o Governo do Canadá e o Governo da República da Hungria, assinado em 7 de Dezembro de 1998;

j) Irlanda: Acordo entre o Canadá e a Irlanda sobre serviços aéreos entre os dois países, assinado em 8 de Agosto de 1947. Troca de notas (19 de Abril e 31 de Maio de 1948) entre o Canadá e a Irlanda que alteram o Acordo sobre serviços aéreos entre os dois países, assinada em 31 de Maio de 1948. Troca de notas, assinada em 9 de Julho de 1951, entre o Canadá e a Irlanda, que constituem um Acordo que altera o anexo ao Acordo de transporte aéreo de 8 de Agosto de 1947. Troca de notas entre o Canadá e a Irlanda, que altera o Acordo aéreo entre os dois países de 8 de Agosto de 1947, assinada em 23 de Dezembro de 1957;

k) República Italiana: Acordo de serviços aéreos entre o Canadá e a Itália, assinado em 2 de Fevereiro de 1960. Troca de notas assinada em 28 de Agosto de 1972 entre o Governo do Canadá e o Governo da República Italiana que constitui um Acordo que altera o Acordo de serviços aéreos, conforme definido nas actas aprovadas em 28 de Abril de 1972;

l) Reino dos Países Baixos: Acordo de transporte aéreo entre o Governo do Canadá e o Governo do Reino dos Países Baixos, assinado em 2 de Junho de 1989. Troca de notas assinada em 2 de Junho de 1989 entre o Governo do Canadá e o Governo do Reino dos Países Baixos que constitui um Acordo relativo ao funcionamento dos voos *charter*/não regulares;

m) República da Polónia: Acordo de transporte aéreo entre o Governo do Canadá e o Governo da República Popular da Polónia, assinado em 14 de Maio de 1976. Troca de notas, que constitui um Acordo entre o Governo do Canadá e o Governo da República Popular da Polónia sobre os artigos IX, XI, XIII e XV do Acordo de Transportes Aéreos assinado em 14 de Maio de 1976, assinadas na mesma data;

n) República Portuguesa: Acordo entre o Governo do Canadá e o Governo de Portugal sobre serviços aéreos entre os territórios canadiano e português, assinado em 25 de Abril de 1947. Troca de notas assinadas em 24 e 30 de Abril de 1957 entre o Governo do Canadá e o Governo de Portugal que altera os n.os 3 e 4 do anexo do Acordo sobre serviços aéreos entre os dois países, assinado em Lisboa em 25 de Abril de 1947. Troca de notas assinada em 5 e 31 de Março de 1958 entre o Canadá e Portugal que altera o n.º 7 do anexo do Acordo sobre serviços aéreos entre os dois países;

o) Roménia: Acordo entre o Governo do Canadá e o Governo da República Socialista da Roménia sobre aviação civil, assinado em 27 de Outubro de 1983;

p) Reino de Espanha: Acordo de transporte aéreo entre o Governo do Canadá e o Governo de Espanha, assinado em 15 de Setembro de 1988;

q) Reino da Suécia: Acordo de serviços aéreos entre o Canadá e a Suécia entre os territórios canadiano e sueco, assinado em 27 de Junho de 1947. Troca de notas entre o Canadá e a Suécia que completa o Acordo de serviços aéreos entre os territórios canadiano e sueco, assinado em 27 e 28 de Junho de 1947. Troca de notas assinada em 16 de Maio de 1958 entre o Canadá e a Suécia que altera o Acordo de 1947 relativo aos Serviços Aéreos; e

r) Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte: Acordo de serviços aéreos entre o Governo do Canadá e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, assinado em 22 de Junho de 1988.

SECÇÃO 2

Para efeitos da secção 2 do anexo 2, serão exercidos os seguintes direitos em conformidade com a subalínea *iii*) da alínea *a*) do n.º 2:

Parte 1. — No caso das transportadoras aéreas do Canadá — relativamente à exploração de serviços de transporte combinado de passageiros entre o Canadá e cada um dos Estados membros, e na exploração de serviços de cargueiros, as transportadoras aéreas do Canadá beneficiarão dos seguintes direitos:

Estado membro	Direitos de tráfego
Bulgária	Serão exercidos direitos de quinta liberdade em dois pontos a designar, que poderão ser utilizados como pontos intermédios para e ou além de Sófia.
República Checa	Serão exercidos direitos de quinta liberdade em quatro pontos, no máximo, à escolha do Canadá, intermédios ou situados além de Praga, e um ponto adicional na República Checa.
Dinamarca	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre Copenhaga e: *a*) Amesterdão e Helsínquia; ou *b*) Amesterdão e Moscovo. Amesterdão poderá ser utilizado como ponto intermédio ou como ponto além. Helsínquia e Moscovo deverão ser utilizados como pontos além.
Alemanha	Poderão ser exercidos direitos de quinta liberdade entre pontos intermédios na Europa e pontos na República Federal da Alemanha, bem como entre pontos na República Federal da Alemanha e pontos além.
Grécia	Serão exercidos direitos de quinta liberdade em pontos intermédios para e ou além de Atenas e em dois pontos adicionais na Grécia, com excepção dos pontos situados na Turquia e em Israel. O número total de pontos intermédios e de pontos além que poderão ser utilizados em qualquer momento para exercer direitos de quinta liberdade não deverá ser superior a cinco, dos quais quatro, no máximo, poderão ser pontos intermédios.
Irlanda	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre pontos na Irlanda e pontos intermédios e entre pontos na Irlanda e pontos além da Irlanda. Para os serviços de transporte de carga, será concedido o direito de prestar serviços de transporte internacional entre pontos situados na Irlanda e pontos situados em países terceiros sem obrigação de prestar serviços num ponto no Canadá.
Itália	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre dois pontos intermédios na Europa e Roma e ou Milão. Os pontos intermédios com direitos de quinta liberdade poderão também ser utilizados como pontos além.
Polónia	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre Varsóvia e dois pontos intermédios na Europa à escolha do Canadá, de entre os seguintes: Bruxelas, Copenhaga, Praga, Shannon, Estocolmo, Viena, Zurique.
Portugal	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre pontos em Portugal e pontos intermédios, e entre pontos em Portugal e pontos além de Portugal.
Espanha	Serão exercidos direitos de quinta liberdade em pontos intermédios e pontos além: *a*) Entre Madrid e três pontos adicionais em Espanha e pontos situados na Europa (excepto Munique, Dinamarca, Suécia, Noruega, Itália e Repúblicas da antiga URSS); e *b*) Entre Madrid e outro ponto em Espanha e pontos situados em África e no Médio Oriente, conforme definido no Documento 9060-AT/723 da ICAO. Não serão exercidos, de cada vez, mais de quatro direitos de quinta liberdade.
Suécia	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre Estocolmo e: *a*) Amesterdão e Helsínquia; ou *b*) Amesterdão e Moscovo. Amesterdão poderá ser utilizado como ponto intermédio ou como um ponto além. Helsínquia e Moscovo deverão ser utilizados como pontos além.

Estado membro	Direitos de tráfego
Reino Unido	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre pontos no Reino Unido e pontos intermédios, e entre pontos no Reino Unido e pontos além. Para os serviços de transporte de carga, será concedido o direito de prestar serviços de transporte internacional entre pontos situados no Reino Unido e pontos situados em países terceiros sem obrigação de prestar serviços num ponto no Canadá.

Parte 2. — No caso das transportadoras aéreas da Comunidade Europeia — relativamente à exploração de serviços de transporte combinado de passageiros entre cada um dos Estados membros e o Canadá, e na exploração de serviços de transporte de carga, as transportadoras aéreas comunitárias beneficiarão dos seguintes direitos:

Estado membro	Direitos de tráfego
Bélgica	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre Montreal e dois pontos além nos Estados Unidos da América, situados a leste de Chicago, incluindo Chicago, e a norte de Washington D. C., incluindo Washington D. C.
Bulgária	Poderão ser exercidos direitos de quinta liberdade num ponto além nos Estados Unidos da América, situado a leste de Chicago — excluindo Chicago, e a norte de Washington D. C., incluindo Washington D. C. Não serão exercidos direitos de quinta liberdade se Montreal e Otava forem utilizadas como co-terminais. Não serão exercidos direitos de quinta liberdade em pontos intermédios.
República Checa	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre Montreal e dois pontos além nos Estados Unidos da América, situados a norte de Washington D. C., incluindo Washington D. C., e a leste de Chicago, incluindo Chicago.
Dinamarca	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre Montreal e Chicago e entre Montreal e Seattle. Chicago poderá ser utilizado como ponto intermédio ou como ponto além. Seattle apenas poderá ser utilizado como ponto além.
Alemanha	Só serão exercidos direitos de quinta liberdade entre Montreal e um ponto além situado na Florida. Em alternativa, serão exercidos direitos de quinta liberdade entre Montreal e dois pontos além situados no território continental dos Estados Unidos da América, com excepção dos pontos situados nos Estados da Califórnia, Colorado, Florida, Geórgia, Oregon, Texas e Washington.
Grécia	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre Montreal e Boston ou entre Montreal e Chicago ou além de Toronto e um ponto situado nos Estados Unidos da América, a designar pela República Helénica, com excepção dos pontos situados nos Estados da Califórnia, Texas e Florida.
Irlanda	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre pontos no Canadá e pontos intermédios, e entre pontos no Canadá e pontos além do Canadá. Para os serviços de transporte de carga, será concedido o direito de prestar serviços de transporte internacional entre pontos situados no Canadá e pontos situados em países terceiros sem obrigação de prestar serviços num ponto na Irlanda.
Itália	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre dois pontos intermédios situados no nordeste dos Estados Unidos da América (a norte de Washington, incluindo Washington, e a leste de Chicago, incluindo Chicago) e Montreal e ou Toronto. Os pontos intermédios com direitos de quinta liberdade poderão também ser utilizados como pontos além.
Polónia	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre Montreal e Nova Iorque, enquanto ponto intermédio ou ponto além.
Portugal	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre pontos situados no Canadá e pontos intermédios, e entre pontos situados no Canadá e pontos além.
Espanha	Serão exercidos direitos de quinta liberdade em pontos intermédios e pontos além: *a*) Entre Montreal e três pontos adicionais no Canadá, e Chicago, Boston, Filadélfia, Baltimore, Atlanta, Dallas/Ft. Worth e Houston; e *b*) Entre Montreal e a cidade do México. Não serão exercidos, de cada vez, mais de quatro direitos de quinta liberdade.
Suécia	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre Montreal e Chicago e entre Montreal e Seattle. Chicago poderá ser utilizado como ponto intermédio ou como ponto além. Seattle apenas poderá ser utilizado como ponto além.
Reino Unido	Serão exercidos direitos de quinta liberdade entre pontos situados no Canadá e pontos intermédios, e entre pontos situados no Canadá e pontos além do Canadá. Para os serviços de transporte de carga, será concedido o direito de prestar serviços de transporte internacional entre pontos situados no Canadá e pontos situados em países terceiros sem obrigação de prestar serviços num ponto no Reino Unido.

SECÇÃO 3

Não obstante o disposto na secção 1 do presente anexo, no caso das zonas não abrangidas pela definição de «território» constante do artigo 1.º do presente Acordo, os acordos mencionados nas alíneas *d*) Reino da Dinamarca, *f*) República Francesa, *l*) Reino dos Países Baixos e *r*) Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte continuam a ser aplicados nos termos em que foram celebrados.

As Partes tomam nota das seguintes declarações:

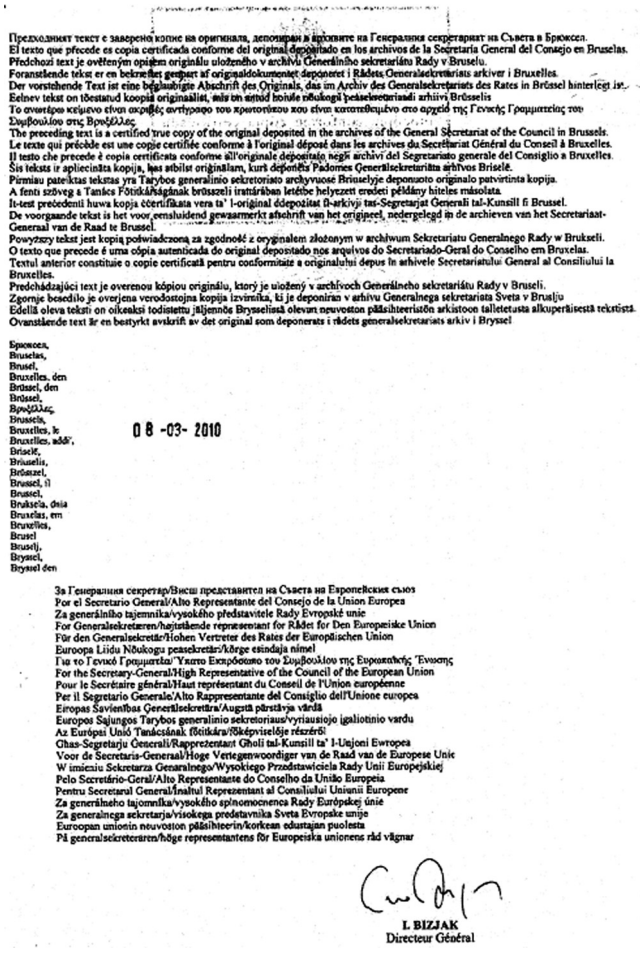
Declaração da Comunidade Europeia e dos seus Estados membros sobre o Acordo de Transporte Aéreo entre a UE e o Canadá por ocasião da assinatura

No tocante ao n.º 2 do artigo 26.º, a Comunidade Europeia e os seus Estados membros confirmam que a expressão «os acordos bilaterais em vigor mencionados no anexo 3 ficarão suspensos, excepto na medida em que o

anexo 2 o prevê» equivale a afirmar que as disposições pertinentes do Acordo prevalecem sobre as disposições correspondentes dos acordos bilaterais em vigor mencionados no anexo 3.

Declaração da Comunidade Europeia e dos seus Estados membros sobre o Acordo de Transporte Aéreo entre a UE e o Canadá por ocasião da assinatura

A Comunidade Europeia e os seus Estados membros esclarecem que o Acordo de Transporte Aéreo entre a Comunidade Europeia e os seus Estados membros, por um lado, e o Canadá, por outro, em especial o artigo 8.º, não prevê a isenção do imposto sobre o valor acrescentado (IVA), com excepção do imposto sobre o volume de negócios aplicável às importações, e não impede os Estados membros de tributarem o combustível utilizado nos voos domésticos ou intracomunitários de acordo com o disposto na Directiva n.º 2003/96/CE, do Conselho.



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 del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
Foranstående tekst er en bekræftet gengivt 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.
Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis
Το ανωτέρω κείμενο είναι αντίγραφο του χρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στα αρχεία 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.
Šis tekstas ir apliecinãta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvos Briselē.
Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
It-test precedenti huwa kopja ċertifikata vera ta' l-oriġinal iddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.
De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.
Powyższy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
O texto que precede é uma cópia autenticada de original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
Zgornje 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 bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel

Брюксел,
Bruselas,
Bruxelles,
Bruxelles, den
Brüssel, den
Βρυξέλλες,
Brussels,
Bruxelles, le
Bruxelles, addì',
Briselē,
Briuselis,
Brüsszel,
Brussel, il
Brussel,
Bruksela, dnia
Bruxelas, em
Bruxelles,
Brusel
Bruselj,
Bryssel,
Brussel den

0 8 -03- 2010

За Генералния секретар/Висш представител на Съвета на Европейския съюз
Por el Secretario General/Alto Representante del Consejo de la Unión Europea
Za generálního tajemníka/vysokého představitele Rady Evropské unie
For Generalsekretæren/højtstående repræsentant for Rådet for Den Europæiske Union
Für den Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union
Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri/kõrge esindaja nimel
Για το Γενικό Γραμματέα/ Ύπατο Εκπρόσωπο του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
For the Secretary-General/High Representative of the Council of the European Union
Pour le Secrétaire général/Haut représentant du Conseil de l'Union européenne
Per il Segretario Generale/Alto Rappresentante del Consiglio dell'Unione europea
Eiropas Savienības Ģenerālsekretāra/Augstā pārstāvja vārdā
Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriaus/vyriausiojo įgaliotinio vardu
Az Európai Unió Tanácsának főtitkára/főképviselője részéről
Ghas-Segretarju Ġenerali/Rappreżentant Għoli tal-Kunsill ta' l-Unjoni Ewropea
Voor de Secretaris-Generaal/Hoge Vertegenwoordiger van de Raad van de Europese Unie
W imieniu Sekretarza Generalnego/Wysokiego Przedstawiciela Rady Unii Europejskiej
Pelo Secretário-Geral/Alto Representante do Conselho da União Europeia
Pentru Secretarul General/Înaltul Reprezentant al Consiliului Uniunii Europene
Za generálneho tajomníka/vysokého splnomocnenca Rady Európskej únie
Za generalnega sekretarja/visokega predstavnika Sveta Evropske unije
Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin/korkean edustajan puolesta
På generalsekreterarens/höge representantens för Europeiska unionens råd vägnar

I. BIZJAK
Directeur Général

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2012

O investimento produtivo em Portugal, nos mais variados sectores, nomeadamente no fabrico de veículos automóveis, produtos alimentares, produtos farmacêuticos, equipamento elétrico, produtos químicos e mobiliário, entre outros, é essencial ao relançamento da economia, num esforço coordenado, para que se continuem a mobilizar recursos para atenuar os efeitos da crise internacional sobre as famílias e as empresas.

O Estado Português celebrou alguns contratos de investimento em relação aos quais, em virtude de alterações ocorridas, se impõe a necessidade de proceder a ajustamentos.

Em consequência, a presente resolução aprova as minutas de aditamentos a sete contratos de investimento, correspondendo estes contratos a um investimento total de 611,6 milhões de euros.

Assim:

Nos termos da alínea *g*) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Aprovar as minutas de aditamentos aos contratos de investimento e respetivos anexos, incluindo os contratos de concessão de benefícios fiscais, a celebrar entre o Estado Português, representado pela Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal, E. P. E. (AICEP, E. P. E.), e a Toyota Caetano Portugal, S. A., anteriormente designada Salvador Caetano IMVT, S. A., a CEREALIS — Produtos Alimentares, S. A., anteriormente designada Milaneza — Massas e Bolachas, S. A., a Hikma Farmacêutica (Portugal), S. A., a Efacec Energia — Máquinas e Equipamentos Eléctricos, S. A., a Artlant PTA, S. A., anteriormente designada Artenius Sines PTA, S. A., a Swedwood Portugal — Indústria de Madeiras e Mobiliário, L.da, e a Efacec Energia — Máquinas e Equipamentos Eléctricos, S. A.

2 — Determinar que os originais dos aditamentos aos contratos referidos no número anterior fiquem arquivados na AICEP, E. P. E.

3 — Determinar que a presente resolução reporta os seus efeitos à data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 5 de janeiro de 2012. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho.*

Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/2012

O investimento produtivo em Portugal, nos mais variados sectores, como sejam a fabricação de veículos e componentes automóveis ou a indústria têxtil, entre outros, é essencial ao relançamento da economia, num esforço coordenado para que se continuem a mobilizar recursos para atenuar os efeitos da crise internacional sobre as famílias e as empresas.

O Estado Português celebrou alguns contratos relativamente aos quais se constatou que os respetivos promotores não atingiram os objetivos contratualmente fixados, verificando-se assim situações de incumprimento.

Em consequência, o presente diploma declara a resolução de dois contratos de investimento e de seis contratos de concessão de benefícios fiscais.

Os contratos de concessão de benefícios fiscais são apenas uma parte, normalmente um anexo, aos contratos de investimento, pelo que a sua resolução não importa, necessariamente, também a resolução dos respetivos contratos de investimento em que se integram. Pelo contrário, estes podem, na parte restante, subsistir.

Esclarece-se que é neste quadro que no presente diploma se procede também à aprovação de minutas de aditamento a quatro contratos de investimento, de empresas relativamente às quais se declarou a resolução de contratos de concessão de benefícios fiscais.