PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Decreto do Presidente da República n.º 170/2012

de 19 de dezembro

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

É ratificado o Acordo de Aviação Euromediterrânico entre a União Europeia e os Seus Estados Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia, por outro, assinado em Bruxelas em 15 de dezembro de 2010, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 147/2012, em 26 de outubro de 2012.

Assinado em 10 de dezembro de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, Aníbal Cavaco Silva.

Referendado em 12 de dezembro de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho.*

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 147/2012

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

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 Aviação Euromediterrânico entre a União Europeia e os Seus Estados Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia, por outro, assinado em Bruxelas em 15 de dezembro de 2010, cujo texto, na versão autenticada em língua portuguesa, se publica em anexo.

Aprovada em 26 de outubro de 2012.

O Presidente da Assembleia da República, em exercício, *António Filipe*.

ACORDO DE AVIAÇÃO EUROMEDITERRÂNICO ENTRE A UNIÃO EUROPEIA E OS SEUS ESTADOS MEMBROS, POR UM LADO, E O REINO HACHEMITA DA JORDÂNIA, POR OUTRO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tomando nota do seu interesse comum em promover um espaço de aviação euromediterrânico baseado nos princípios da convergência e da cooperação regulamentares e da liberalização do acesso ao mercado;

Tomando nota da declaração comum da Comissão Árabe da Aviação Civil e da Organização Árabe de Transportadoras Aéreas, por um lado, e da Direcção-Geral da Energia e dos Transportes, por outro, assinada em Sharm El Sheikh em 16 de Novembro de 2008;

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

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

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

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

Tomando nota da importância da defesa do consumidor, incluindo a reconhecida pela Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional,

assinada em Montreal em 28 de Maio de 1999, na medida em que ambas as Partes Contratantes sejam Partes na Convenção;

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

Tomando nota de que o objectivo do presente Acordo é que este seja aplicado de forma progressiva mas integral e que um mecanismo adequado possa assegurar uma cada vez maior harmonização da legislação;

acordaram no seguinte:

Artigo 1.º

Definições

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15) «Licenças de exploração», no caso da União Europeia e dos seus Estados membros, as licenças de exploração e quaisquer outros documentos ou certificados pertinentes emitidos ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, ou de qualquer instrumento ulterior e, no caso da Jordânia, as licenças/certificados/autorizações ou isenções emitidas ao abrigo da parte 119 das JCAR;

16) «Preço»:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

conferindo deste modo uma vantagem;

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

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

TÍTULO I

Disposições económicas

Artigo 2.º

Direitos de tráfego

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

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

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

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

d) Os restantes direitos estabelecidos no presente Acordo.

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

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

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

Artigo 3.º

Autorização

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

a) No caso das transportadoras aéreas da Jordânia:

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

— O controlo regulamentar efectivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pelo Reino Hachemita da Jordânia; e

— A transportadora aérea seja propriedade, directamente ou através de participação maioritária, e efectivamente controlada pela Jordânia e ou por nacionais seus;

b) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia:

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

— O controlo regulamentar efectivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pelo Estado membro responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo

e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada;

— A transportadora aérea seja propriedade, directamente ou através de participação maioritária, de Estados membros e ou de nacionais dos Estados membros, ou de outros Estados enumerados no anexo IV e ou de nacionais desses outros Estados;

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

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

Artigo 4.º

Recusa, revogação, suspensão ou limitação de autorizações

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

a) No caso das transportadoras aéreas da Jordânia:

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

— O controlo regulamentar efectivo da transportadora aérea não seja exercido e mantido pela Jordânia; ou

— A transportadora aérea não seja propriedade e efectivamente controlada, directamente ou através de participação maioritária, pela Jordânia e ou por nacionais seus;

b) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia:

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

— O controlo regulamentar efectivo da transportadora aérea não seja exercido nem mantido pelo Estado membro responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada; ou

— A transportadora aérea não seja propriedade, nem seja efectivamente controlada, directamente ou através de participação maioritária, de Estados membros e ou de nacionais dos Estados membros ou de outros Estados enumerados no anexo IV e ou de nacionais desses outros Estados;

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

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

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

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

Artigo 4.º-A

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

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

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

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

— Certificados ou licenças de segurança;

— Medidas de segurança; ou

— Seguros.

Artigo 5.º

Investimento

1 — A Jordânia pode adoptar disposições para permitir a participação maioritária e ou o controlo efectivo de transportadoras aéreas da Jordânia pelos Estados membros ou por nacionais seus.

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

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

Artigo 6.º

Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares

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

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

Artigo 7.º

Ambiente concorrencial

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 8.º

Oportunidades comerciais

Representantes das transportadoras aéreas

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

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

Assistência em escala

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

i) Direito de prestar o seu próprio serviço de assistência em escala («auto-assistência em escala») ou, ao seu critério,

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

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

Vendas, despesas realizadas localmente e transferência de fundos

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

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

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

Modalidades de cooperação

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

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

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

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

desde que:

i) Todos os participantes nos referidos acordos disponham de autorização de rota adequada; e

ii) Os acordos preencham os requisitos em matéria de segurança operacional e de concorrência a que normalmente estão sujeitos. No caso dos transportes de passageiros vendidos em regime de partilha de códigos, o comprador deve ser informado, no ponto de venda e, em qualquer caso, antes do embarque, quanto ao fornecedor de transporte que irá prestar cada segmento do serviço.

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

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

Locação

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

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

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

Contratos de franquia e de utilização de marca

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

Atribuição de faixas horárias nos aeroportos

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

Artigo 9.º

Direitos aduaneiros e fiscalidade

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

a) Cobrados pelas autoridades nacionais ou locais ou pela União Europeia;

b) Não baseados no custo dos serviços prestados, sob condição de esses equipamentos e provisões permanecerem a bordo da aeronave.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 10.º

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

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

2 — Cada uma das Partes Contratantes assegura que as taxas eventualmente impostas, pelas suas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança, às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante pela utilização dos aeroportos, dos serviços de segurança da aviação e das infra-estruturas e serviços conexos sejam adequadas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e equitativamente repartidas entre as diversas 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 ou dos serviços aeroportuários e de segurança da aviação adequados, no aeroporto ou sistema aeroportuário. Tais taxas podem incluir uma razoável rendibilidade dos activos, após amortização. 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 transportadoras aéreas da outra Parte Contratante não podem ser consideradas menos favoráveis do que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra transportadora aérea no momento da sua avaliação.

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

4 — Nos processos de resolução de litígios em conformidade com o artigo 22.º («Resolução de diferendos e arbitragem») do presente Acordo, uma Parte só é considerada em situação de incumprimento do disposto no presente artigo se:

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

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

Artigo 11.º

Preçário

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

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

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

Artigo 12.º

Estatísticas

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

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

TÍTULO II

Cooperação regulamentar

Artigo 13.º

Segurança operacional da aviação

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

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

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

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

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

b) Suscitar sérias preocupações — na sequência de uma das inspecções previstas no n.º 2 — de que uma aeronave ou a sua exploração não obedecem às normas mínimas estabelecidas em aplicação da Convenção, da legislação especificada na parte A do anexo III do presente Acordo,

ou da legislação jordana equivalente nos termos do n.º 1 do presente artigo, consoante o caso; ou

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

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

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

Artigo 14.º

Segurança da aviação

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

2 — Atendendo a que a garantia de segurança das aeronaves civis e dos seus passageiros e tripulações constitui uma condição prévia fundamental para a exploração de serviços aéreos internacionais, as Partes Contratantes reafirmam o seu mútuo compromisso de salvaguardar a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita e, nomeadamente, as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção, da Convenção Relativa às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de Dezembro de 1970, da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de Setembro de 1971, e do Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos destinados à Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de Fevereiro de 1988, bem como da Convenção sobre a Marcação dos Explosivos Plásticos para Efeitos de Detecção, assinada em Montreal em 1 de Março de 1991, na medida em que ambas as Partes Contratantes sejam Partes nessas convenções e em todas as restantes convenções e protocolos no domínio da segurança da aviação civil que ambas celebraram.

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

4 — Nas suas relações mútuas, as Partes Contratantes devem agir em conformidade com as normas de segurança da aviação e, na medida em que as apliquem, as práticas recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e designadas por anexos à Convenção, na medida em que tais disposições de segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes. Ambas as Partes Contratantes devem exigir que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território, os operadores que tenham o seu estabelecimento principal ou residência permanente no seu território e os operadores de aeroportos situados no seu território ajam em conformidade com as referidas disposições de segurança da aviação.

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

6 — Cada uma das Partes Contratantes deve igualmente atender qualquer pedido da outra Parte no sentido da adopção de medidas de segurança especiais razoáveis contra uma determinada ameaça. A menos que não seja razoavelmente possível devido a uma emergência, cada uma das Partes Contratantes deve informar antecipadamente a outra Parte de quaisquer medidas de segurança especiais que tencione adoptar e que possam ter impacto financeiro ou operacional significativo nos serviços de transporte aéreo prestados em conformidade com o presente Acordo. Qualquer das Partes Contratantes pode requerer uma reunião do Comité Misto para discutir essas medidas de segurança, conforme prevê o artigo 21.º («Comité Misto») do presente Acordo.

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

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

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

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

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

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

Artigo 15.º

Gestão do tráfego aéreo

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

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

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

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

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

Artigo 16.º

Ambiente

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

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

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

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

Artigo 17.º

Defesa do consumidor

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

Artigo 18.º

Sistemas informatizados de reservas

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

Artigo 19.º

Aspectos sociais

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

TÍTULO III

Disposições institucionais

Artigo 20.º

Interpretação e aplicação

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

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

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

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

Artigo 21.º

Comité Misto

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

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

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

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

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

6 — Para efeitos da aplicação correcta do presente Acordo, as Partes trocam informações e, a pedido de qualquer delas, efectuam consultas no âmbito do Comité Misto.

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

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

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

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

11 — O Comité Misto promove também a cooperação:

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

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

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

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

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

Artigo 22.º

Resolução de diferendos e arbitragem

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 23.º

Medidas de salvaguarda

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

2 — Se uma das Partes Contratantes considerar que a outra não cumpriu uma das obrigações que lhe incumbem por força do presente Acordo, pode adoptar as medidas de salvaguarda adequadas. As medidas de salvaguarda devem ser limitadas em âmbito e duração ao estritamente necessário para remediar a situação ou manter o equilíbrio do presente Acordo. É concedida prioridade às medidas que menos afectem o funcionamento do presente Acordo.

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

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

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

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

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

Artigo 24.º

Cobertura geográfica do Acordo

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

Artigo 25.º

Relação com outros acordos

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

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

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

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

Artigo 26.º

Alterações

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

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

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

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

5 — Logo que uma Parte Contratante adoptar nova legislação ou alterações à legislação em vigor no domínio do transporte aéreo ou numa das áreas conexas enumeradas no anexo III, que possam afectar o bom funcionamento do presente Acordo, deve notificar a outra Parte Contratante, o mais tardar 30 dias após a sua adopção. A pedido de qualquer das Partes Contratantes, o Comité Misto procede, no prazo de 60 dias, a uma troca de pontos de vista sobre as repercussões dessa nova legislação ou alteração no funcionamento adequado do presente Acordo.

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

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

b) Adopta uma decisão determinando que a nova legislação ou a alteração em questão é considerada conforme com o presente Acordo; ou

c) Recomenda quaisquer outras medidas, a adoptar num prazo razoável, para salvaguardar o funcionamento adequado do presente Acordo.

Artigo 27.º

Denúncia

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

2 — Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte Contratante, por via diplomática, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. A notificação é enviada simultaneamente à ICAO. O presente Acordo cessa às 24 horas GMT do final da temporada de tráfego da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA), em curso um ano a contar da data de notificação escrita da denúncia, salvo se:

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

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

Artigo 28.º

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

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

Artigo 29.º

Entrada em vigor

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

2 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do presente artigo, as Partes Contratantes acordam na aplicação provisória do presente Acordo a partir do 1.º dia do mês que se segue à primeira das duas datas seguintes:

i) A data da última nota em que as Partes se tenham notificado reciprocamente da conclusão dos procedimentos necessários para a aplicação provisória do presente Acordo; ou

ii) Sob reserva dos procedimentos internos e ou da legislação nacional das Partes Contratantes, consoante aplicável, a data do primeiro aniversário da assinatura do Acordo.

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

Feito em Bruxelas, em 15 de Dezembro de 2010, em duplo exemplar, nas línguas alemã, búlgara, checa, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, romena, sueca e árabe, fazendo igualmente fé todos os textos.

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

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

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

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Flauptstadt.

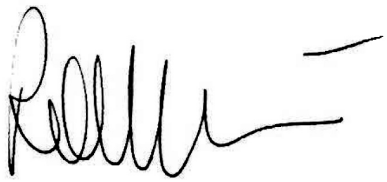
За Република България

Za Českou republiku

På Kongeriget Danmarks vegne

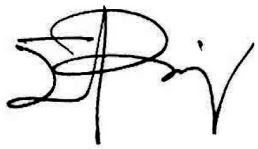
Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland

Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España

Pour la République française

Per la Repubblica italiana

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Latvijas Republikas vārdā

Lietuvos Respublikos vardu

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A Magyar Köztársaság részéről

Għal Malta

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Pela República Portuguesa

Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

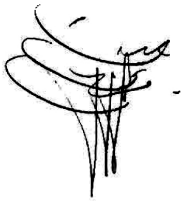
Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

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

عن المملكة الأردنية الهاشمية



ANEXO I

Serviços acordados e rotas especificadas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) Omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

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

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

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

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

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

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

ANEXO II

Disposições transitórias

1 — A execução e a aplicação das disposições do presente Acordo, nomeadamente as normas especificadas no anexo III, com excepção da parte B desse anexo, devem ser objecto de uma avaliação sob a responsabilidade da União Europeia validada por uma decisão do Comité Misto. Essa avaliação deve ser efectuada na primeira das duas datas seguintes:

i) A data em que a Jordânia notificar o Comité Misto da conclusão do processo de harmonização com base no anexo III do presente Acordo; ou

ii) Um ano após a entrada em vigor do presente Acordo.

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

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

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

ANEXO III

Lista das regras aplicáveis à aviação civil

A — Segurança operacional da aviação

N.º 3922/91

Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de Dezembro, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil, com a redacção que lhe foi dada pelo seguinte acto:

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

— Regulamento (CE) n.º 1069/99, da Comissão, de 25 de Maio, que adapta ao progresso científico e técnico o Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho;

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

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

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

— Regulamento (CE) n.º 1899/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro, relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil;

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

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

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

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

N.º 216/2008

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

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

N.º 94/56

Directiva n.º 94/56/CE, do Conselho, de 21 de Novembro, que estabelece os princípios fundamentais que regem os inquéritos sobre os acidentes e os incidentes no domínio da aviação civil.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º

N.º 2003/42

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

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

N.º 1702/2003

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

— Regulamento (CE) n.º 381/2005, da Comissão, de 7 de Março, relativo à alteração do Regulamento (CE) n.º 1702/2003;

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

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

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

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

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

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

N.º 2042/2003

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 6.º e anexos I e IV, com a redacção que lhe foi dada pelos seguintes actos:

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

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

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

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

B — Segurança da aviação

N.º 300/2008

Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 18.º, artigo 21.º, n.os 2 e 3 do artigo 24.º e anexo.

N.º 820/2008

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

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

N.º 1217/2003

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

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

N.º 1486/2003

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 16.º

N.º 1138/2004

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 8.º

C — Gestão do tráfego aéreo

N.º 549/2004

Regulamento (CE) n.º 549/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março, que estabelece o quadro para a realização do Céu Único Europeu (regulamento-quadro).

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

N.º 550/2004

Regulamento (CE) n.º 550/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no Céu Único Europeu (regulamento relativo à prestação de serviços).

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 19.º

N.º 551/2004

Regulamento (CE) n.º 551/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no Céu Único Europeu («Regulamento relativo ao espaço aéreo»).

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 11.º

N.º 552/2004

Regulamento (CE) n.º 552/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo («Regulamento relativo à interoperabilidade»).
Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º

N.º 2096/2005

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

— Regulamento (CE) n.º 1315/2007, da Comissão, de 8 de Novembro, relativo à supervisão da segurança na gestão do tráfego aéreo e que altera o Regulamento (CE) n.º 2096/2005;
— Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 9.º e anexos I a V;
— Regulamento (CE) n.º 482/2008, da Comissão, de 30 de Maio, que estabelece um sistema de garantia de segurança do *software,* a aplicar pelos prestadores de serviços de navegação aérea, e que altera o anexo II do Regulamento (CE) n.º 2096/2005.

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

N.º 2150/2005

Regulamento (CE) n.º 2150/2005, da Comissão, de 23 de Dezembro, que estabelece regras comuns para a utilização flexível do espaço aéreo.
Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 9.º e anexo.

N.º 1794/2006

Regulamento (CE) n.º 1794/2006, da Comissão, de 6 de Dezembro, que estabelece o regime comum de tarifação dos serviços de navegação aérea.
Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 17.º, artigos 18.º e 19.º e anexos I a VI.

D — Ambiente

N.º 2006/93

Directiva n.º 2006/93/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro, relativa à regulação da exploração dos aviões que dependem do anexo 16 da Convenção Relativa à Aviação Civil Internacional, volume 1, segunda parte, capítulo 3, segunda edição (1988).
Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 6.º e anexos I e II.

N.º 2002/30

Directiva n.º 2002/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Março, relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários.
Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 15.º e anexos I e II.

N.º 2002/49

Directiva n.º 2002/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente.
Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 16.º e anexos I e IV.

E — Defesa do consumidor

N.º 90/314

Directiva n.º 90/314/CEE, do Conselho, de 13 de Junho, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados.
Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º

N.º 93/13

Directiva n.º 93/13/CEE, do Conselho, de 5 de Abril, relativa às cláusulas abusivas nos contratos celebrados com os consumidores.
Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º e anexo.

N.º 95/46

Directiva n.º 95/46/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados.
Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 34.º

N.º 2027/97

Regulamento (CE) n.º 2027/97, do Conselho, de 9 de Outubro, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, com a redacção que lhe foi dada pelo seguinte acto:

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 8.º

N.º 261/2004

Regulamento (CE) n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91.
Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 17.º

N.º 1107/2006

Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Julho, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo.
Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 17.º e anexos I e II.

F — Sistemas informatizados de reserva

N.º 80/2009

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

G — Aspectos sociais

N.º 1989/391

Directiva n.º 89/391/CEE, do Conselho, de 12 de Junho, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho.
Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 16.º, 18.º e 19.º

N.º 2003/88

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

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

N.º 2000/79

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

ANEXO IV

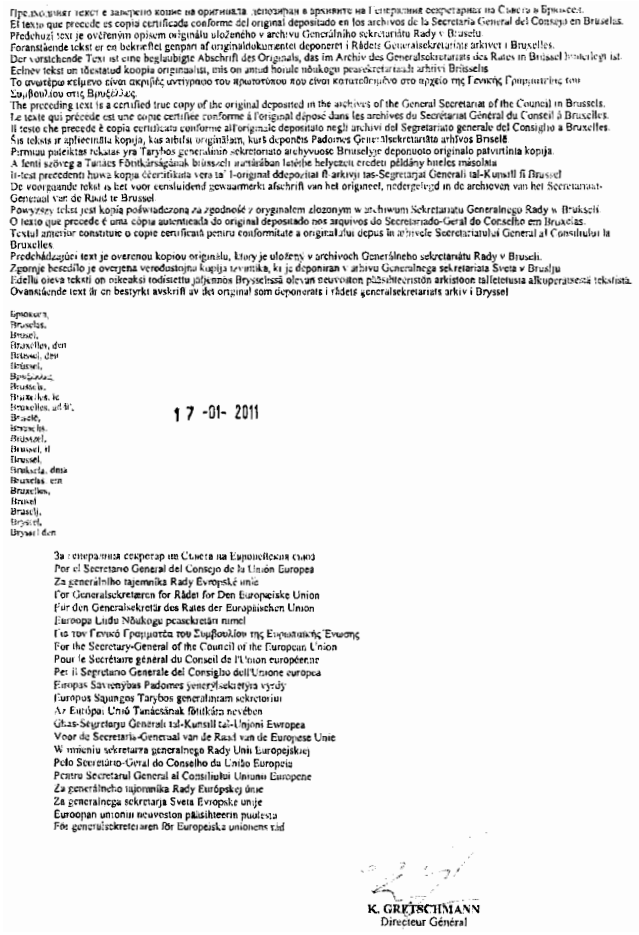
Lista dos outros Estados referidos nos artigos 3.º e 4.º e no anexo I

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

2 — Principado do Listenstaine (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu).

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

4 — Confederação Suíça (ao abrigo do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça).


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 ověřenou opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
Forantstående tekst er en bekræftet genpart 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 houle nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis.
Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβής αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.
Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
Šis tekstas ir apliecinta 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 archívumában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
Il-test precedenti huwa kopja ċertifikata vera tal-l-oriġinal ddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fil-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 do 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 kopiou 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,
Brussel,
Bruxelles, den
Brüssel, den
Brüssel,
Βρυξέλλες,
Brussels,
Bruxelles, le
Bruxelles, addì,
Brussel,
Brussel,
Brussel,
Brussel, til
Brussel,
Brüssel, ème
Bruxelles, em
Bruxelles,
Brussel
Bruxelles,
Bruxelas,
Brussel, den

17 -01- 2011

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

K. GREITSCHMANN
Directeur Général

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DA SOLIDARIEDADE E DA SEGURANÇA SOCIAL

Portaria n.º 417/2012

de 19 de dezembro

O Decreto-Lei n.º 84/2012, de 30 de março, definiu a missão e as atribuições do Instituto de Gestão Financeira da Segurança Social, I.P.. Importa agora, no desenvolvimento daquele Decreto-Lei, aprovar a sua organização interna.

Assim, ao abrigo do disposto no artigo 12.º da Lei n.º 3/2004, de 15 de janeiro, manda o Governo, pelos Ministros de Estado e das Finanças e da Solidariedade e da Segurança Social, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

São aprovados, em anexo à presente Portaria e da qual fazem parte integrante, os estatutos do Instituto de Gestão Financeira da Segurança Social, I.P., abreviadamente designado por IGFSS, I.P..

Artigo 2.º

Norma revogatória

É revogada a Portaria n.º 639/2007, de 30 de maio, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º 1329-C/2010, de 30 de dezembro.

Artigo 3º.

Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no 1.º dia do mês seguinte ao da sua publicação.

Em 9 de novembro de 2012.

O Ministro de Estado e das Finanças, *Vítor Louçã Rabaça Gaspar*. — O Ministro da Solidariedade e da Segurança Social, *Luís Pedro Russo da Mota Soares*.

ANEXO

Estatutos do Instituto de Gestão Financeira da Segurança Social, I.P.

Artigo 1.º

Estrutura

1 — A organização interna dos serviços do IGFSS, I.P., é constituído por:

a) Unidades orgânicas operacionais;
b) Unidades orgânicas de suporte;
c) Unidades orgânicas territorialmente desconcentradas.

2 — São unidades orgânicas operacionais:

a) Departamento de Orçamento e Conta;
b) Departamento de Gestão da Dívida;
c) Departamento de Património Imobiliário;
d) Departamento de Gestão Financeira.

3 — São unidades orgânicas de suporte:

a) Departamento de Gestão e Administração;
b) Gabinete de Auditoria do sistema de Segurança Social.