



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 11 de junho de 2021
(OR. fr)

7745/21

Dossiê interinstitucional:
2021/0080 (NLE)

AVIATION 77
RELEX 299
OC 15
TU 4
MED 9

ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS

Assunto: Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e a República Tunisina, por outro

ACORDO DE AVIAÇÃO EURO-MEDITERRÂNICO
ENTRE A UNIÃO EUROPEIA E OS SEUS ESTADOS-MEMBROS, POR UM LADO,
E A REPÚBLICA TUNISINA, POR OUTRO

ÍNDICE

PREÂMBULO

ARTIGO 1.º: Definições

TÍTULO I: DISPOSIÇÕES ECONÓMICAS

ARTIGO 2.º: Direitos de tráfego e tabela de rotas

ARTIGO 3.º: Autorização de exploração

ARTIGO 4.º: Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações

ARTIGO 5.º: Investimento nas transportadoras aéreas

ARTIGO 6.º: Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares

ARTIGO 7.º: Concorrência leal

ARTIGO 8.º: Atividades comerciais

ARTIGO 9.º: Direitos aduaneiros e fiscalidade

ARTIGO 10.º: Taxas de utilização

ARTIGO 11.º: Tarifas para passageiros e carga

ARTIGO 12.º: Estatísticas

TÍTULO II: COOPERAÇÃO REGULAMENTAR

ARTIGO 13.º: Segurança operacional da aviação

ARTIGO 14.º: Segurança da aviação

ARTIGO 15.º: Gestão do tráfego aéreo

ARTIGO 16.º: Proteção do ambiente

ARTIGO 17.º: Responsabilidade das transportadoras aéreas

ARTIGO 18.º: Proteção dos consumidores

ARTIGO 19.º: Aspectos sociais

TÍTULO III: DISPOSIÇÕES INSTITUCIONAIS E FINAIS

ARTIGO 20.º: Interpretação e aplicação

ARTIGO 21.º: Comité Misto

ARTIGO 22.º: Resolução de litígios e arbitragem

ARTIGO 23.º: Medidas de salvaguarda

ARTIGO 24.º: Relações com outros acordos

ARTIGO 25.º: Diálogo regional

ARTIGO 26.º: Alterações

ARTIGO 27.º: Denúncia

ARTIGO 28.º: Registo do acordo

ARTIGO 29.º: Adesão de novos Estados-Membros da União Europeia

ARTIGO 30.º: Entrada em vigor

ARTIGO 31: Versões que fazem fé

ANEXO I: Disposições transitórias

ANEXO I-A: Disposições transitórias relativas ao aeroporto internacional de Túnis-Cartago

ANEXO II: Lista das regras aplicáveis à aviação civil

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 DA CROÁCIA,

A REPÚBLICA ITALIANA,

A REPÚBLICA DE CHIPRE,

A REPÚBLICA DA LETÓNIA,

A REPÚBLICA DA LITUÂNIA,

O GRÃO-DUCADO DO LUXEMBURGO,

A HUNGRIA,

A REPÚBLICA DE 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,

partes no Tratado da União Europeia e no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a seguir designados conjuntamente por «Tratados da UE», e Estados-Membros da União Europeia, a seguir designados «Estados-Membros da UE», e individualmente «Estado-Membro da UE»,
e

A UNIÃO EUROPEIA, a seguir designada "a União" ou "a UE",

por um lado, e

a REPÚBLICA TUNISINA, a seguir designada por «Tunísia»,

por outro lado,

a seguir conjuntamente designados como "Partes Contratantes",

Os Estados-Membros da UE e a Tunísia, enquanto partes na Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago a 7 de dezembro de 1944, com a União Europeia;

RECONHECENDO que o presente Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico se inscreve no âmbito da parceria euro-mediterrânica prevista na Declaração de Barcelona de 28 de novembro de 1995;

TOMANDO NOTA do seu interesse comum em promover um espaço de aviação euro-mediterrânico baseado nos princípios da aproximação e da cooperação regulamentares e da liberalização do acesso ao mercado, em condições de concorrência equitativas;

DESEJANDO melhorar os serviços aéreos e promover um sistema de transportes aéreos internacional baseado na não discriminação e numa concorrência aberta e leal entre transportadoras aéreas;

DESEJANDO promover os seus interesses no domínio do transporte aéreo;

RECONHECENDO a importância da conectividade proporcionada por transportes aéreos eficiente para a promoção do comércio, do turismo, do investimento e do desenvolvimento económico e social;

DESEJANDO garantir o mais elevado nível de segurança intrínseca e extrínseca no transporte aéreo internacional e reafirmando a sua grande preocupação com atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que comprometem a segurança de pessoas e bens, prejudicam 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 a 7 de Dezembro de 1944;

EMPENHADOS em otimizar os benefícios potenciais da cooperação em matéria de regulamentação e da harmonização das suas disposições legislativas e regulamentares respetivas atinentes à aviação civil;

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

DESEJANDO garantir condições de concorrência equitativas para as transportadoras aéreas;

RECONHECENDO que as subvenções podem falsear a concorrência entre transportadoras aéreas e comprometer os objetivos de base do presente Acordo;

TENCIONANDO tirar partido dos acordos no domínio da aviação e dos convénios existentes entre as Partes Contratantes, de modo a abrir o acesso aos mercados e a maximizar os benefícios para os passageiros, os expedidores, as transportadoras aéreas e os aeroportos e respetivo pessoal, bem como para as populações de ambas as Partes Contratantes;

SUBLINHANDO a importância da proteção do ambiente no âmbito da definição e aplicação da política de aviação internacional;

AFIRMANDO a necessidade de tomar medidas urgentes para lutar contra as alterações climáticas e de prosseguir a cooperação com vista à redução das emissões de gases com efeito de estufa no sector da aviação, de uma forma compatível com os acordos multilaterais sobre esta questão, incluindo a aplicação de medidas globais assentes no mercado, tal como aprovada na 39.^a Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e, em particular, com os instrumentos pertinentes da OACI e do Acordo de Paris de 12 de dezembro de 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas;

SALIENTANDO a importância de proteger os consumidores e de atingir de um nível adequado de proteção dos consumidores no que respeita aos serviços aéreos e reconhecendo a necessidade de uma cooperação mútua neste domínio;

RECONHECENDO que o incremento das oportunidades comerciais não deve comprometer as normas laborais ou os padrões relativos ao trabalho das partes contratantes e salientando a importância da dimensão social da aviação internacional e de examinar os efeitos da abertura do acesso aos mercados nos trabalhadores, no emprego e nas condições de trabalho;

REGISTANDO a importância de melhorar o acesso ao capital para o sector do transporte aéreo, com vista ao desenvolvimento do transporte aéreo de acordo com as regras em vigor para cada uma das Partes Contratantes;

CONSIDERANDO que o objetivo do presente Acordo é que este seja aplicado progressivamente e que um mecanismo adequado possa assegurar uma aproximação cada vez maior da legislação da União Europeia,

ACORDARAM O SEGUINTE:

ARTIGO 1.º

Definições

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

- 1) «Acordo», o presente acordo, bem como todos os seus eventuais anexos e apêndices, bem como as suas eventuais alterações;
- 2) «Serviço aéreo», o transporte de passageiros, de bagagem, de carga e de correio em aeronaves civis, separadamente ou em combinação, proposto ao público a título oneroso, incluindo serviços aéreos regulares e não regulares;
- 3) «Determinação da cidadania», a constatação de que uma transportadora aérea que propõe operar serviços aéreos nos termos do presente Acordo satisfaz os requisitos enunciados no artigo 3.º no que respeita à propriedade, ao controlo efetivo e ao estabelecimento principal;
- 4) «Determinação da aptidão», a constatação de que uma transportadora aérea que propõe operar serviços aéreos nos termos do presente Acordo possui uma capacidade financeira satisfatória e experiência de gestão adequada, e se dispõe a cumprir as disposições legislativas e regulamentares das Partes Contratantes, bem como os preceitos que regem a prestação desses serviços;
- 5) «Autoridades competentes», os organismos estatais ou as entidades responsáveis pelas funções administrativas nos termos do presente Acordo;

- 6) «Convenção», a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago a 7 de Dezembro de 1944 incluindo:
- a) Quaisquer alterações que tenham entrado em vigor nos termos do artigo 94.º, alínea a), da Convenção e tenham sido ratificadas pela Tunísia, por um lado, e pelo Estado-Membro da UE ou Estados-Membros da UE, por outro lado, conforme pertinente para a matéria em causa; e
 - b) Quaisquer anexos ou alterações adotados nos termos do artigo 90.º da Convenção, na medida em que tais anexos ou alterações sejam aplicáveis, em qualquer momento, tanto na Tunísia como no Estado-Membro da UE ou nos Estados-Membros da UE, conforme pertinente para a matéria em causa;
- 7) «Custo total», o custo da prestação do serviço, acrescido de um montante razoável para despesas administrativas gerais;
- 8) «Serviço aéreo internacional», um serviço aéreo que atravessa o espaço aéreo sobre o território de dois ou mais Estados;
- 9) «Partes Contratantes», por um lado, a União Europeia e os seus Estados-Membros e, por outro, a Tunísia;
- 10) «Estabelecimento principal», os serviços centrais ou a sede social de uma transportadora aérea situada no território da Parte Contratante em que são exercidas as suas principais funções financeiras e a fiscalização das suas operações, incluindo a gestão contínua da aeronavegabilidade, em conformidade com as autorizações de exploração concedidas;

- 11) «Escala não comercial», uma aterragem para qualquer fim que não seja o de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem, carga ou correio no âmbito de um serviço aéreo;
- 12) «Tarifas de passageiros», os preços a pagar às transportadoras aéreas, aos seus agentes ou a outros vendedores de bilhetes pelo transporte de passageiros em serviços aéreos (incluindo qualquer outro modo de transporte conexo) e as condições em que esses preços se aplicam, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares;
- 13) «Tarifas de carga», os preços a pagar pelo transporte de carga em serviços aéreos (incluindo qualquer outro modo de transporte conexo) e as condições em que esses preços se aplicam, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares;
- 14) «Território», no caso da Tunísia, o território (continental e insular) e as águas interiores e territoriais sob a sua soberania e o espaço aéreo sobrejacente e, no caso da União Europeia e dos seus Estados-Membros, o território e as águas interiores e territoriais dos Estados-Membros a que se aplicam o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nas condições previstas nesses Tratados, bem como o espaço aéreo sobrejacente.
- 15) «Taxa de utilização», uma taxa aplicada às transportadoras aéreas pela utilização de infraestruturas ou serviços aeroportuários, de proteção do ambiente, de navegação aérea ou de segurança extrínseca da aviação, incluindo os serviços e infraestruturas conexos.

- 16) «Autoassistência em escala», a situação em que um utilizador presta diretamente a si próprio uma ou mais categorias de serviços de assistência em escala e não celebra nenhum contrato, seja qual for a sua designação, com terceiros para a prestação de tais serviços; para efeitos da presente definição, os utilizadores do aeroporto não se consideram terceiros entre si quando:
- a) Um detém uma participação maioritária no outro; ou
 - b) A mesma entidade detém uma participação maioritária em cada um deles;
- 17) «Acordo de Associação», o Acordo Euro-Mediterrânico que estabelece uma associação entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-Membros, por um lado, e a República Tunisina, por outro, assinado em Bruxelas a 17 de julho de 1995;
- 18) «Serviço acordado» e «rota especificada», respetivamente, o serviço aéreo internacional e a rota especificada nos termos do artigo 2.º (Direitos de tráfego e tabela de rotas) do presente Acordo;
- 19) «Serviço aéreo regular», uma série de voos que reúna todas as características seguintes:
- a) Em cada voo, existem lugares ou capacidade para transporte de carga ou de correio para compra individual pelo público (quer diretamente à transportadora aérea, quer aos seus agentes autorizados);

b) Funciona de modo a assegurar o tráfego entre os mesmos dois ou mais aeroportos:

- segundo um horário publicado ou
- através de voos com uma regularidade ou frequência tais que constituam uma série reconhecidamente sistemática;

20) «Serviço aéreo não regular», qualquer serviço aéreo comercial que não seja um serviço aéreo regular;

21) «Transportadora aérea», uma empresa titular de uma licença de exploração ou equivalente válido;

22) «Controlo efetivo», uma relação constituída por direitos, contratos ou quaisquer outros meios, que individual ou conjuntamente, e tendo em conta as circunstâncias de facto e de direito do caso em apreço, conferem a possibilidade de exercer, direta ou indiretamente, uma influência determinante sobre uma empresa, em especial mediante:

a) O direito de usufruto sobre a totalidade ou parte dos ativos da empresa;

b) Direitos ou contratos que confiram uma influência determinante sobre a composição, as votações ou as decisões dos órgãos da empresa, ou que de outra forma confiram uma influência determinante sobre a gestão da empresa.

- 23) «Controlo regulamentar efetivo», os elementos comprovativos do controlo regulamentar efetivo de uma companhia aérea pelo Estado, a saber, os seguintes:
- a) A transportadora aérea é titular de uma licença ou de uma autorização de exploração válida emitida pela autoridade competente desse Estado, como um certificado de operador aéreo;
 - b) A transportadora aérea preenche os critérios desse Estado relativos à exploração de serviços aéreos internacionais, tais como prova de solidez financeira, capacidade de cumprir a condição de interesse público e obrigações em matéria de garantia de serviço;
- 24) «Licença de exploração»,
- i) No caso da União Europeia e dos seus Estados-Membros, a licença de exploração e qualquer outra documentação pertinente ou o certificado concedidos nos termos 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 Comunidade¹, ou de qualquer instrumento ulterior; e
 - ii) No caso da Tunísia, as licenças de exploração, os certificados, as autorizações ou as isenções concedidos nos termos da legislação da Tunísia em vigor na matéria;
- 25) «SESAR» (Investigação sobre a Gestão do Tráfego Aéreo no céu único europeu), 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;

¹ JO UE L 293 de 31.10.2008, p. 3.

- 26) «Direito de quinta liberdade», o direito ou privilégio outorgado por um Estado às transportadoras aéreas de outro Estado (o Estado beneficiário) para prestarem serviços aéreos internacionais entre o território do primeiro Estado e o território de um Estado terceiro, sob a condição de tais serviços terem origem ou destino no território do Estado beneficiário.

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES ECONÓMICAS

ARTIGO 2.º

Direitos de tráfego e tabela de rotas

1. Os direitos estabelecidos no presente artigo estão abrangidos pelas disposições transitórias constantes dos anexos I e I-A.

Tabela de rotas

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

- a) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia:

Pontos na União Europeia - pontos intermédios - pontos na Tunísia - pontos além;

- b) No caso das transportadoras aéreas da Tunísia:

Pontos na Tunísia - pontos intermédios - pontos na União Europeia - pontos além.

Direitos de tráfego

3. Cada uma das Partes Contratantes concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos para a exploração de serviços aéreos internacionais pelas transportadoras aéreas da outra Parte Contratante:

- a) Direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;
- b) Direito de efetuar escalas no seu território para fins não comerciais;
- c) Direito de realizar serviços aéreos internacionais nas seguintes rotas:
 - i) no caso das transportadoras aéreas da União Europeia:

entre qualquer ponto na União Europeia e qualquer ponto na Tunísia;
 - ii) no caso das transportadoras aéreas da Tunísia:

entre qualquer ponto da Tunísia e qualquer ponto da União Europeia;
- d) Restantes direitos estabelecidos no presente Acordo.

Flexibilidade operacional

4. As transportadoras aéreas de cada Parte Contratante podem, em qualquer um dos voos ou em todos os seus voos e, ao seu critério, nas rotas especificadas no n.º 2 anterior:
- 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, pontos além e pontos situados nos territórios das partes contratantes, independentemente da combinação ou ordem, em conformidade com o disposto no n.º 2;
 - d) Omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
 - e) Transferir tráfego de qualquer das suas aeronaves para outra, em qualquer ponto (transbordo de carga);
 - f) Fazer paragens em rota em qualquer ponto dentro ou fora do território de qualquer das Partes Contratantes;
 - g) Transportar tráfego em trânsito através do território da outra Parte Contratante;
 - h) Combinar tráfego a bordo da mesma aeronave, independentemente da origem desse tráfego, e

- i) Servir mais do que um ponto no quadro do mesmo serviço (concatenação de destinos).

A flexibilidade operacional prevista no presente número pode ser exercida sem restrições de direção ou de carácter geográfico e sem perda do direito de transportar tráfego concedido ao abrigo do presente Acordo, desde que:

- i) os serviços das transportadoras aéreas da Tunísia sirvam um ponto na Tunísia;
- ii) os serviços das transportadoras aéreas da União Europeia sirvam um ponto na União Europeia.

5. As Partes Contratantes autorizam as transportadoras aéreas a definir a frequência e a capacidade dos serviços aéreos internacionais oferecidos, segundo considerações comerciais de mercado. Por força deste direito, as Partes Contratantes não podem limitar unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço, o itinerário, a origem e o destino do tráfego, nem o tipo ou tipos de aeronaves utilizadas pelas transportadoras aéreas da outra Parte Contratante, exceto por motivos de ordem aduaneira, técnica, operacional, de segurança da gestão do tráfego aéreo, ambiental ou de proteção sanitária, salvo disposição em contrário do presente Acordo.

6. Nenhuma das disposições do presente Acordo será interpretada como conferindo às transportadoras aéreas:

- a) Da Tunísia, o direito de embarcar, em qualquer Estado-Membro, passageiros, bagagem, carga ou correio com destino a outro ponto situado nesse mesmo Estado-Membro da União Europeia;

b) Da União Europeia o direito de embarcar, na Tunísia, passageiros, bagagem, carga ou correio com destino a outro ponto da Tunísia.

7. Sem prejuízo do artigo 24.º (Relação com outros acordos), nenhuma das disposições do presente Acordo deve ser interpretada como conferindo às transportadoras aéreas das duas Partes Contratantes o exercício dos direitos de tráfego de quinta liberdade em pontos intermédios e pontos além nas rotas especificadas no n.º 2.

8. No presente artigo, a referência aos pontos deve ser entendida enquanto referência aos aeroportos reconhecidos internacionalmente.

9. No exercício dos seus direitos e obrigações respetivas nos termos do presente Acordo, as Partes Contratantes não farão discriminações entre transportadoras aéreas da outra Parte Contratante, nomeadamente em razão da nacionalidade.

10. Sem prejuízo de qualquer outra disposição do presente Acordo, uma Parte Contratante pode recusar a exploração de serviços de transporte aéreo internacional com destino ao território de um país terceiro com o qual esta Parte Contratante não mantenha relações diplomáticas, provenientes desse território ou por ele em trânsito.

ARTIGO 3.º

Autorização de exploração

1. Após receção de um pedido de autorização de exploração apresentado por uma transportadora aérea de uma das Partes Contratantes, a outra Parte Contratante emite as autorizações de exploração e as autorizações técnicas adequadas no prazo processual mais curto, desde que:

a) No caso das transportadoras aéreas da Tunísia:

- i) a transportadora aérea tenha o seu estabelecimento principal na Tunísia e seja titular de uma licença de exploração válida, em conformidade com a legislação em vigor da Tunísia; e
- ii) o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pela Tunísia, sendo esta responsável pela emissão do respetivo certificado de operador aéreo; e
- iii) a transportadora aérea seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, e efetivamente controlada pela Tunísia e por nacionais seus.

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

- i) a transportadora aérea tenha o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro da União Europeia, na aceção dos Tratados da UE, e seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com a legislação da União Europeia; e

- ii) O controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão do respetivo certificado de operador aéreo e a autoridade competente esteja claramente identificada; e
 - iii) a transportadora aérea seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, e efetivamente controlada por um Estado-Membro ou Estados-Membros da União Europeia ou da Associação Europeia de Comércio Livre ou por nacionais desses Estados-Membros, ou ambos;
- c) Sejam cumpridas as disposições do artigo 13.º (Segurança operacional da aviação) e do artigo 14.º (Segurança da aviação); e
- d) A transportadora aérea preencha os requisitos estabelecidos nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas à realização de serviços aéreos internacionais pela Parte Contratante que analisa o pedido.
2. Ao emitirem licenças de exploração e autorizações técnicas, as Partes Contratantes tratam todas as transportadoras aéreas da outra Parte de forma não discriminatória.

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

- a) Se, após a receção de um pedido de autorização de uma transportadora aérea da outra Parte Contratante, ou após a emissão dessa autorização, as autoridades competentes tiverem razões específicas, assentes numa dúvida razoável, para recear que, apesar da determinação feita pelas autoridades competentes da outra Parte Contratante, as condições prescritas no artigo 3.º (Licença de exploração) para a concessão das devidas autorizações ou aprovações não foram satisfeitas, devem avisar prontamente essas autoridades, fundamentando devidamente os seus receios. Nessas circunstâncias, qualquer uma das Partes Contratantes pode requerer consultas, abertas à participação de representantes das autoridades competentes das duas Partes Contratantes, ou solicitar informações complementares sobre o assunto; tais pedidos devem ser atendidos o mais rapidamente possível. Se o assunto permanecer sem solução, qualquer uma das Partes Contratantes pode recorrer ao Comité Misto instituído em conformidade com o artigo 21.º (Comité Misto), bem como, em conformidade com o n.º 10 do mesmo artigo, tomar as medidas de salvaguarda adequadas, em aplicação do artigo 23.º (Medidas de salvaguarda);
- b) O presente artigo não abrange o reconhecimento de determinações relativas a:
 - i) certificados ou licenças em matéria de segurança intrínseca da aviação.

- ii) medidas de segurança extrínseca da aviação, ou
- iii) cobertura de seguro.

ARTIGO 4.º

Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações

1. As autoridades competentes de qualquer uma das Partes Contratantes podem recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações de exploração ou suspender ou limitar as operações de uma transportadora aérea da outra Parte Contratante sempre que:

a) No caso de uma transportadora aérea da Tunísia:

- a transportadora não tenha o seu estabelecimento principal na Tunísia ou não seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com a legislação em vigor na Tunísia, ou
- a Tunísia não exerça ou não mantenha um controlo regulamentar efetivo sobre a transportadora aérea ou a autoridade competente não esteja claramente identificada, ou
- a transportadora aérea não seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada pela Tunísia e por nacionais seus.

- b) No caso de uma transportadora aérea da União Europeia:
- a transportadora aérea não tenha o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro da União Europeia, na aceção dos Tratados da UE, ou não seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com a legislação da União Europeia, ou
 - o controlo regulamentar efetivo da transportadora não seja exercido ou mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão do respetivo certificado de operador aéreo ou a autoridade competente não esteja claramente identificada, ou
 - a transportadora aérea não seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada por um Estado-Membro ou Estados-Membros da União Europeia ou da Associação Europeia de Comércio Livre ou por nacionais desses Estados-Membros, ou ambos;
- c) A transportadora aérea tenha infringido as disposições legislativas ou regulamentares especificadas no artigo 6.º (Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares); ou
- d) Não sejam mantidas em vigor ou não sejam aplicadas as disposições estabelecidas nos artigos 13.º (Segurança operacional da aviação) e 14.º (Segurança da aviação);
- e) Uma das Partes Contratantes tiver determinado, em conformidade com o artigo 7.º (Concorrência leal), que não estão a ser cumpridas as condições relativas a um ambiente concorrencial.

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

ARTIGO 5.º

Investimento nas transportadoras aéreas

1. Não obstante o disposto nos artigos 3.º (Autorizações de funcionamento) e 4.º (Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações), e após o Comité Misto, em conformidade com o artigo 21.º (Comité Misto), n.º 8, ter confirmado que, em conformidade com as respetivas legislações, cada uma das Partes Contratantes ou seus nacionais pode adquirir uma participação maioritária ou exercer um controlo efetivo de uma transportadora aérea da outra Parte Contratante, as Partes Contratantes podem permitir que uma transportadora aérea da Tunísia seja detida através de uma participação maioritária ou efetivamente controlada pelos Estados-Membros da UE ou pelos seus nacionais ou que uma transportadora aérea da União Europeia seja detida através de uma participação maioritária ou efetivamente controlada pela Tunísia ou pelos seus nacionais, em conformidade com as condições previstas no n.º 2 do presente artigo.

2. No que respeita ao n.º 1 do presente artigo, os investimentos das Partes Contratantes devem ser autorizados caso a caso, mediante decisão prévia do Comité Misto, em conformidade com o artigo 21.º, n.º 2. Esta decisão pode 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 Artigo 21.º (Comité Misto), n.º 10, do presente Acordo não se aplica a este tipo de decisão.

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 afetas aos serviços aéreos internacionais ou à operação e navegação de tais aeronaves.
2. Quando entram, permanecem ou saem 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 de passageiros, tripulação ou carga transportados em aeronaves (incluindo a regulamentação relativa a entrada, autorização, imigração, passaportes, alfândegas e controlo sanitário ou, no caso do correio, a regulamentação no domínio postal).
3. Cada uma das Partes Contratantes autoriza, no seu território, as transportadoras aéreas da outra Parte Contratante a tomar medidas destinadas a assegurar que apenas são transportadas pessoas munidas dos documentos de viagem exigidos para a entrada no respetivo território ou para o trânsito no território da outra Parte Contratante.

ARTIGO 7.º

Concorrência leal

1. As Partes Contratantes reconhecem que o seu objetivo comum é criar condições de concorrência leal e oportunidades justas e equitativas para que as transportadoras aéreas de ambas as Partes Contratantes possam concorrer entre si na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas. Por conseguinte, as Partes Contratantes devem tomar todas as medidas adequadas para fazer com que este objetivo seja plenamente respeitado.
2. As Partes Contratantes afirmam que a concorrência livre, leal e sem distorções é importante para promover os objetivos do presente Acordo e observam que a existência de um direito da concorrência completo e de uma autoridade independente em matéria de concorrência, bem como a aplicação correta e eficaz das respetivas legislações nacionais em matéria de concorrência são importantes para a prestação eficiente de serviços de transporte aéreo. O direito da concorrência de cada Parte Contratante, que trata de questões abrangidas pelo presente artigo, alterado periodicamente, é aplicável às atividades das transportadoras aéreas no território de cada Parte Contratante. As Partes Contratantes partilham o objetivo de compatibilidade e convergência do direito da concorrência e da sua aplicação efetiva. Cooperam sempre que necessário e justificado para a aplicação efetiva do direito da concorrência, nomeadamente permitindo que as suas transportadoras aéreas ou outros nacionais comuniquem, em conformidade com as respetivas regras e jurisprudência, informações pertinentes relacionadas com ações abrangidas pelo direito da concorrência intentadas pelas autoridades da concorrência da outra Parte Contratante.

3. Nada no presente Acordo afeta, limita ou compromete a autoridade e os poderes das instâncias competentes em matéria de concorrência e dos tribunais das Partes Contratantes (e da Comissão Europeia), e todas as questões relacionadas com a aplicação da legislação no domínio da concorrência continuam a ser da competência exclusiva de tais instâncias e tribunais. Por conseguinte, nenhuma medida tomada por uma Parte Contratante ao abrigo do presente artigo pode prejudicar quaisquer eventuais medidas tomadas pelas referidas instâncias e tribunais.

4. Toda e qualquer medida tomada ao abrigo do presente artigo é da exclusiva responsabilidade das Partes Contratantes, sendo exclusivamente dirigida à outra Parte Contratante ou às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante que prestam serviços de transporte aéreo para as/a partir das Partes Contratantes. Tal medida não pode ser objeto de um processo de resolução de litígios nos termos do artigo 22.º (Resolução de litígios e arbitragem).

Concorrência desleal

5. Cada uma das Partes Contratantes elimina todas as formas de discriminação ou práticas desleais que possam prejudicar a capacidade das transportadoras aéreas da outra Parte Contratante de concorrerem de forma leal e equitativa na prestação de serviços de transporte aéreo.

Subvenções e auxílios estatais

Subvenções e auxílios estatais

6. As Partes Contratantes não concedem nem autorizam subvenções ou auxílios estatais às suas transportadoras aéreas se estas forem suscetíveis de falsear injustificadamente a concorrência leal e equitativa na prestação de serviços de transporte aéreo para as transportadoras da outra Parte Contratante. Tais subvenções ou ajudas podem incluir, nomeadamente, subvenções cruzadas, compensações por perdas de exploração, prestações de capital, ajudas não reembolsáveis, garantias, empréstimos ou seguros com condições preferenciais, proteção contra falências, renúncia à cobrança normal dos recursos públicos utilizados, vantagens ou isenções fiscais, compensação por encargos financeiros impostos pelas autoridades públicas e acesso, numa base discriminatória ou não comercial, às instalações e serviços de navegação aérea ou aeroportuários, combustíveis, assistência em terra, sistemas informatizados de reserva, atribuição de faixas horárias ou outras instalações e serviços conexos necessários para a exploração de serviços aéreos.

7. Sempre que uma Parte Contratante conceda subvenções ou auxílios estatais a uma transportadora aérea, deve assegurar a transparência dessas medidas através de meios adequados, que possam incluir a exigência da especificação clara e separada dessa subvenção ou auxílio na contabilidade da transportadora aérea.

8. Cada uma das Partes Contratantes fornece à outra Parte Contratante, a pedido desta, dentro de um prazo razoável, relatórios financeiros relativos às entidades sob a jurisdição da primeira Parte Contratante e outras informações que possam razoavelmente ser exigidas pela outra Parte Contratante a fim de garantir o cumprimento do disposto no presente artigo. Tal pode incluir informações pormenorizadas sobre subvenções e subvenções na aceção do n.º 6. A prestação dessas informações pode ser objeto de tratamento confidencial pela Parte Contratante que solicita o acesso à informação em causa.

9. Sem prejuízo de toda e qualquer medida tomada pela autoridade competente responsável em matéria de concorrência ou pelo tribunal responsável pela aplicação das regras referidas nos n.ºs 5 e 6:

- a) Se uma das Partes Contratantes considerar que uma transportadora aérea é alvo de discriminação ou de práticas desleais na aceção dos n.os 5 e 6, e puder comprová-lo, pode apresentar observações escritas à outra Parte Contratante. Após informar a outra Parte Contratante, uma Parte Contratante pode igualmente dirigir-se aos poderes públicos competentes no território da outra Parte Contratante, incluindo entidades públicas nacionais, regionais ou locais, a fim de debater questões relacionadas com o presente artigo. Além disso, qualquer uma das Partes Contratantes pode solicitar a realização de consultas sobre esta matéria com a outra Parte Contratante, a fim de resolver a questão. Essas consultas realizar-se-ão no prazo de 30 dias a contar da data de receção do pedido. Entretanto, as Partes Contratantes procedem ao intercâmbio de informações suficientes para permitir um exame completo das preocupações expressas por uma delas.
- b) Se as Partes Contratantes não conseguirem resolver a questão através de consultas no prazo de 30 dias a contar do início das consultas ou se as consultas não tiverem início no prazo de 30 dias a contar da receção do pedido relativo a uma alegada infração aos n.ºs 5 e 6, a Parte Contratante que solicitou as consultas tem o direito de suspender o exercício dos direitos concedidos ao abrigo do presente Acordo às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante, ao recusar, retirar, revogar ou suspender a licença de exploração; pode igualmente sujeitar o exercício desses direitos às condições que entender necessárias, cobrar direitos ou tomar outras medidas. As medidas adotadas nos termos do presente número devem ser adequadas, proporcionadas e limitadas ao estritamente necessário no tocante ao seu âmbito de aplicação e à sua duração.

10. Ambas as Partes Contratantes aplicam eficazmente a legislação *antitrust*, em conformidade com o n.º 2, e proibem as transportadoras aéreas de:

- a) Em conjunto com outras transportadoras aéreas, celebrar acordos, tomar decisões ou entregar-se a práticas concertadas suscetíveis de afetar os serviços de transporte aéreo para ou a partir dessa Parte Contratante, e que tenham por objeto ou efeito impedir, restringir ou falsear a concorrência. Esta proibição pode ser considerada inaplicável caso tais acordos, decisões ou práticas contribuam para melhorar a produção ou a distribuição dos serviços ou promover o progresso técnico ou económico, reservando aos consumidores a justa parte dos benefícios resultantes, sem, todavia: i) impor às empresas interessadas restrições que não são indispensáveis para se atingir tais objetivos; ii) dar a estas transportadoras aéreas a possibilidade de eliminar a concorrência numa parte substancial dos serviços em causa; e de
- b) Abusar de uma posição dominante suscetível de afetar os serviços de transporte aéreo de/para essa Parte Contratante.

11. Cada uma das Parte Contratantes confia exclusivamente a aplicação da legislação *antitrust* referida no n.º 10 à respetiva autoridade independente competente em matéria de concorrência ou ao tribunal competente.

12. Sem prejuízo de qualquer medida tomada pela autoridade competente em matéria de concorrência ou do tribunal competente no que respeita à aplicação das regras a que se refere o n.º 10, se uma das Partes Contratantes considerar que uma transportadora aérea é vítima de uma alegada violação do disposto no n.º 10 e que possa ser provada, pode apresentar observações escritas à outra Parte Contratante. Após informar a outra Parte Contratante, uma Parte Contratante pode igualmente dirigir-se aos poderes públicos competentes no território da outra Parte Contratante, incluindo entidades públicas nacionais, regionais ou locais, a fim de debater questões relacionadas com o presente artigo. Além disso, qualquer uma das Partes Contratantes pode solicitar a realização de consultas sobre esta matéria com a outra Parte Contratante, a fim de resolver a questão. Essas consultas realizar-se-ão no prazo de 30 dias a contar da data de receção do pedido. Entretanto, as Partes Contratantes procedem ao intercâmbio de informações suficientes para permitir um exame completo das preocupações expressas por uma delas.

13. Se as Partes Contratantes não lograrem resolver a questão através de consultas no prazo de 30 dias a contar do início das consultas ou se as consultas não tiverem início no prazo de 30 dias a contar da receção do pedido relativo a uma alegada infração ao n.º 10, desde que a autoridade ou tribunal competente em matéria de concorrência tenha constatado uma violação das regras *antitrust*, a Parte Contratante que solicitou as consultas tem o direito de suspender o exercício dos direitos concedidos ao abrigo do presente acordo às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante, ao recusar, retirar, revogar ou suspender a licença de exploração; pode igualmente sujeitar o exercício desses direitos às condições que entender necessárias, cobrar direitos ou tomar outras medidas. As medidas adotadas nos termos do presente número devem ser adequadas, proporcionadas e limitadas ao estritamente necessário no tocante ao seu âmbito de aplicação e à sua duração.

ARTIGO 8.º

Atividades comerciais

Sob condição de observância das disposições transitórias constantes do anexo I, as Partes Contratantes certificam-se de que as respectivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento das exigências regulamentares e das normas de transporte aéreo estabelecidas no anexo II, parte A.

Exercício de uma atividade empresarial

1. As Partes Contratantes acordam em que os obstáculos ao exercício da atividade empresarial por parte de operadores comerciais comprometeriam os benefícios decorrentes do presente Acordo. Por conseguinte, as Partes Contratantes comprometem-se a um processo efetivo e recíproco de eliminação dos obstáculos à atividade empresarial dos operadores comerciais de ambas as Partes Contratantes, quando tais obstáculos ameacem obstruir as operações comerciais, criar distorções de concorrência ou entravar o desenvolvimento de condições de concorrência equitativas.

2. O Comité Misto previsto no artigo 21.º (Comité Misto) estabelecerá um processo de cooperação relativo ao exercício das atividades empresariais e sobre as oportunidades comerciais; acompanha os progressos na abordagem eficaz dos obstáculos à atividade empresarial dos operadores comerciais e analisa regularmente a evolução da situação, nomeadamente no que diz respeito a alterações legislativas e regulamentares. Em conformidade com o disposto no artigo 21.º (Comité Misto), uma Parte Contratante pode solicitar uma reunião do Comité Misto para examinar qualquer questão relativa à aplicação do presente artigo.

Representantes das transportadoras aéreas

3. As transportadoras aéreas de cada Parte Contratante têm o direito de estabelecer, no território da outra Parte Contratante, os escritórios e as instalações necessários para a prestação dos serviços previstos no âmbito do presente Acordo.

4. As transportadoras aéreas de cada Parte Contratante ficam autorizadas, nos termos das disposições legislativas e regulamentares da outra Parte Contratante relativas a entrada, residência e emprego, a introduzir e manter no território da outra Parte Contratante o pessoal administrativo, de gestão, de vendas, técnico e operacional, e todo o outro pessoal especializado, necessário para apoiar a prestação de serviços de transporte aéreo. Ambas as Partes Contratantes devem facilitar e acelerar a concessão de autorizações de trabalho, se necessário, ao pessoal contratado para os escritórios, nos termos do presente número, incluindo ao que exerce certas funções temporárias por um período não superior a 90 dias, sem prejuízo das disposições legislativas e regulamentares em vigor. As transportadoras aéreas de ambas as Partes Contratantes não são obrigadas a ter um parceiro local.

Assistência em escala

5. Sem prejuízo do disposto no segundo parágrafo, cada transportadora aérea de uma Parte Contratante tem direito, no território da outra Parte Contratante, a:

a) Prestar o seu próprio serviço de assistência em escala («autoassistência em escala»); ou

- b) Selecionar um fornecedor entre os fornecedores concorrentes de parte ou da totalidade dos serviços de assistência em escala, se tais fornecedores tiverem acesso ao mercado com base nas disposições legislativas e regulamentares de cada Parte Contratante e estiverem presentes no mercado.

Os direitos estabelecidos através do primeiro parágrafo, alíneas a) e b), ficam sujeitos apenas às restrições específicas de espaço ou de capacidade decorrentes da necessidade de assegurar a exploração segura do aeroporto. Se essas restrições impedirem ou limitarem a autoassistência e não houver concorrência efetiva entre prestadores de serviços de assistência em escala, a Parte Contratante em causa certifica-se de que todas as transportadoras aéreas disponham do conjunto destes serviços em condições equitativas e adequadas; os preços destes serviços devem ser fixados segundo critérios pertinentes, objetivos, transparentes e não discriminatórios.

- 6. Cada prestador de serviços de assistência em escala, independentemente de ser ou não uma transportadora aérea, tem direito, no território da outra Parte Contratante, a prestar serviços de assistência em escala a transportadoras aéreas que operam no mesmo aeroporto, mediante autorização e em conformidade com as disposições legislativas e regulamentares em vigor.

Atribuição de faixas horárias nos aeroportos

- 7. Cada uma das Partes Contratantes certifica-se de que os procedimentos, orientações e regras relativos à gestão das faixas horárias aplicáveis nos aeroportos situados no seu território sejam aplicados de forma transparente, eficaz e não discriminatória, e não constituam um obstáculo ao acesso aos mercados.

Planos operacionais, programas e horários

8. Uma Parte Contratante pode exigir a notificação, exclusivamente para fins informativos, de planos operacionais, programas e horários dos serviços aéreos prestados ao abrigo do presente Acordo. Se uma Parte Contratante exigir tal notificação, deve minimizar os encargos administrativos relacionados com os requisitos e procedimentos de notificação para os intermediários de transporte aéreo e as transportadoras aéreas da outra Parte Contratante.

Vendas, despesas locais e transferência de fundos

9 Toda e qualquer transportadora aérea de cada Parte Contratante tem o direito de efetuar a venda de serviços aéreos e das prestações acessórias ligadas a esses serviços em seu nome ou em nome de outra transportadora aérea, no território da outra Parte Contratante, diretamente ou, ao seu critério, por intermédio dos seus agentes de vendas, de qualquer outro intermediário à sua escolha, através da Internet ou de outros meios disponíveis. Cada transportadora aérea tem o direito de vender estes serviços de transporte e qualquer pessoa é livre de os adquirir na moeda do território em causa ou em qualquer outra moeda livremente convertível, nos termos da legislação cambial nacional em vigor.

10. As transportadoras aéreas de cada Parte Contratante têm o direito de adaptar despesas efetuadas no território da outra Parte Contratante, nomeadamente, mas não exclusivamente, no que respeita à aquisição de combustível, em moeda local ou em moeda livremente convertível, de acordo com a legislação nacional em matéria cambial e de comércio externo em vigor.

11. Uma transportadora aérea tem o direito, mediante pedido, de converter numa moeda livremente convertível e de transferir para o país da sua escolha, a qualquer momento e de qualquer modo, o excedente das receitas sobre as suas despesas locais, sem restrições nem impostos, à taxa de câmbio em vigor no momento do pedido de transferência.

Os procedimentos administrativos relacionados com a conversão e a transferência do excedente de receitas são aplicáveis em conformidade com a legislação cambial em vigor em cada Parte Contratante. A conversão e a transferência não são sujeitas a nenhuma taxa, exceto as normalmente cobradas pelos bancos para efetuar estas operações.

Acordos de cooperação comercial

12. Ao explorar ou prestar serviços nos termos do presente Acordo, qualquer companhia aérea de uma Parte Contratante pode celebrar acordos de cooperação comercial, nomeadamente no domínio da reserva de capacidade ou da partilha de códigos com:

- a) Uma ou várias transportadoras aéreas das Partes Contratantes; e
- b) Uma ou mais transportadoras aéreas de um país terceiro; e
- c) Um ou mais fornecedores de serviços de transporte de superfície, terrestres ou marítimos, independentemente do país;

desde que: i) a transportadora operadora seja titular dos direitos de tráfego adequados, ii) as transportadoras responsáveis pela comercialização disponham dos direitos de rota adequados e iii) os acordos de cooperação preencham os requisitos de segurança e concorrência a que estão normalmente sujeitos.

13. No caso do transporte de passageiros num voo abrangido por acordos de cooperação comercial, o comprador é informado, por ocasião da venda do bilhete ou do registo ou, em qualquer caso e tratando-se de um voo de ligação efetuado sem registo, antes do embarque, da identidade do prestador que vai garantir cada sector do serviço.

Serviços intermodais

14. 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.

15. Não obstante qualquer outra disposição do presente Acordo, as transportadoras aéreas e os fornecedores indiretos de serviços de transporte de carga das Partes Contratantes são autorizados a contratar, sem restrições, quaisquer serviços de transporte de carga de superfície em ligação com o transporte aéreo internacional, de ou para quaisquer pontos situados nos territórios das Partes Contratantes ou em países terceiros, nomeadamente serviços de transporte de e para todos os aeroportos reconhecidos internacionalmente que disponham de serviços alfandegários, e, quando aplicável, a 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 deve ter acesso às operações atinentes às formalidades, bem como às infraestruturas aduaneiras do aeroporto. As transportadoras aéreas podem optar por efetuar o seu próprio transporte de superfície ou por prestar esse serviço através de acordos estabelecidos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície realizado por outras transportadoras aéreas e fornecedores indiretos de serviços de transporte aéreo de carga. 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.

Contratos de franquia e de utilização de marca

16. As transportadoras aéreas de cada Parte Contratante têm direito a 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 possuam as autorizações necessárias e preencham as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares aplicadas pelas Partes Contratantes a tais contratos, com destaque para aquelas que requerem a comunicação da identidade da transportadora aérea responsável pelo serviço.

Rendas

17. As transportadoras aéreas de cada Parte Contratante podem celebrar acordos para o fornecimento de aeronaves com ou sem tripulação para a exploração de serviços aéreos internacionais, com:

- a) Uma ou várias transportadoras aéreas das Partes Contratantes; e
- b) Uma ou mais transportadoras aéreas de um país terceiro,

desde que todos os participantes nesses acordos possuam as autorizações necessárias e preencham as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares aplicadas pelas Partes Contratantes nesse domínio. Nenhuma das Partes Contratantes exige que a transportadora aérea que fornece as aeronaves seja titular de direitos de tráfego ao abrigo do presente acordo para as rotas em que essas aeronaves irão ser utilizadas. As Partes Contratantes podem exigir que esses acordos sejam aprovados pelas respetivas autoridades competentes. Sempre que uma Parte Contratante exija essa aprovação numa base não discriminatória, minimizará os encargos administrativos dos procedimentos de homologação para as transportadoras aéreas.

ARTIGO 9.º

Direitos aduaneiros e fiscalidade

1. À chegada ao território de uma Parte Contratante, 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 (nomeadamente alimentos e bebidas, incluindo bebidas alcoólicas, tabaco e demais produtos para venda ou consumo dos passageiros, em quantidades limitadas, durante o voo) e outros artigos destinados à exploração ou à manutenção das aeronaves utilizadas 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 equiparadas:

- a) Cobrados pelas autoridades nacionais ou locais ou pela União Europeia; e
- b) Não calculados no custo dos serviços prestados, na 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, à exceção das taxas calculadas em função do 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 de uma transportadora aérea da outra Parte Contratante que assegura um serviço aéreo internacional, ainda que essas provisões se destinem a ser utilizadas num troço da viagem efetuado sobre o território da referida Parte Contratante;
- b) O equipamento de terra e as peças sobressalentes (incluindo motores) importados para o território de uma Parte Contratante para efeitos de assistência técnica, manutenção ou reparação das aeronaves de uma transportadora aérea da outra Parte que assegura um serviço aéreo internacional;
- c) Os combustíveis, lubrificantes e consumíveis técnicos importados ou fornecidos no território de uma Parte Contratante para serem usados numa aeronave de uma transportadora aérea da outra Parte Contratante que assegura um serviço aéreo internacional, ainda que esses artigos se destinem a ser usados num troço da viagem efetuado sobre o referido território;
- d) O material impresso, previsto na legislação aduaneira de cada Parte Contratante, introduzido ou fornecido no território de uma Parte Contratante e embarcado para ser usado num voo de partida de uma aeronave de uma transportadora aérea da outra Parte Contratante utilizada no transporte aéreo internacional, ainda que esses fornecimentos se destinem a ser usados num troço da viagem efetuado sobre o referido território; e
- e) O equipamento de segurança intrínseca e extrínseca para utilização nos aeroportos ou terminais de carga.

3. Sem prejuízo de qualquer outra disposição em contrário, o disposto no presente Acordo não impede uma Parte Contratante de cobrar impostos, imposições, direitos, emolumentos ou taxas sobre o combustível fornecido no seu território numa base não discriminatória para utilização numa aeronave de uma transportadora aérea que opere entre dois pontos no seu território.
4. O equipamento habitual das aeronaves, bem como os materiais, provisões e peças sobressalentes a que se referem os n.ºs 1 e 2, habitualmente conservados a bordo das aeronaves utilizadas pelas transportadoras aéreas de uma Parte Contratante, só podem ser descarregados no território da outra Parte Contratante mediante autorização prévia das autoridades aduaneiras dessa Parte Contratante, podendo ser exigida a sua colocação sob a supervisão ou o controlo das referidas autoridades até serem reexportados ou cedidos, em conformidade com a regulamentação aduaneira em vigor das duas Partes Contratantes.
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, que também beneficie 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 cobrar impostos, 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. As bagagens e a carga em trânsito direto no território de uma Parte Contratante estão isentas de impostos, direitos aduaneiros, emolumentos e taxas equiparadas que não sejam calculados em função do custo dos serviços prestados.

8. Pode ser exigido que os equipamentos e aprovisionamentos referidos nos n.ºs 1 e 2 sejam mantidos sob a vigilância ou controlo das autoridades competentes.

9. O disposto no presente Acordo não afeta o regime do imposto sobre o valor acrescentado, com exceção do que incida sobre as importações.

10. O presente Acordo não altera as disposições das convenções vigentes entre um Estado-Membro e a Tunísia destinadas a evitar a dupla tributação do rendimento e do capital.

ARTIGO 10.º

Taxas de utilização

1. Sob condição de observância das disposições transitórias constantes do anexo I do presente Acordo, as Partes Contratantes certificam-se de que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento dos requisitos regulamentares e das normas de transporte aéreo mencionados no anexo II, parte A.

2. Cada uma das Partes Contratantes certifica-se de que as taxas eventualmente aplicadas pelas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante, pela utilização dos serviços de navegação aérea e de controlo do tráfego aéreo, estejam relacionadas com os custos e não sejam discriminatórias. Em qualquer caso, as condições de aplicação dessas taxas de utilização às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante nunca devem ser menos favoráveis do que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra transportadora aérea.

3. Cada uma das Partes Contratantes certifica-se de que as taxas de utilização suscetíveis de ser aplicadas pelas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante pela utilização de infraestruturas e serviços aeroportuários, bem como de segurança da aviação, e serviços e infraestruturas conexos, com exceção dos direitos cobrados pela prestação dos serviços descritos no n.º 5 do artigo 8.º (Atividades comerciais), sejam equitativas, razoáveis, não injustamente discriminatórias, não discriminem em razão da nacionalidade e sejam equitativamente repartidas pelas categorias de utilizadores. Sem prejuízo do disposto no artigo 15.º, n.º, 1 (Gestão do tráfego aéreo), estas taxas podem refletir, mas não devem exceder, o custo completo para as autoridades ou organismos competentes em matéria de taxas do fornecimento das infraestruturas e dos serviços aeroportuários e de segurança da aviação adequados no aeroporto ou no sistema aeroportuário em causa. Tais taxas podem incluir uma razoável rendibilidade dos ativos, após amortização. As instalações e os serviços sujeitos a taxas de utilização devem ser oferecidos segundo critérios de eficácia e economia. Em qualquer caso, as condições de aplicação dessas taxas às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante não devem ser menos favoráveis do que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra transportadora aérea no momento da sua avaliação.

4. As Partes Contratantes exigem que as autoridades ou organismos competentes em matéria de taxas no seu território e as transportadoras aéreas que utilizam serviços e instalações procedam a consultas e ao intercâmbio das informações necessárias para permitir uma análise precisa da razoabilidade das taxas de utilização, em conformidade com os princípios enunciados nos n.ºs 2 e 3. Cada uma das Partes Contratantes certifica-se de que as autoridades ou os organismos competentes em matéria de taxas informam os utilizadores, num prazo razoável, sobre quaisquer propostas de alteração das taxas de utilização, para que estes possam exprimir os seus pontos de vista e apresentar as suas observações.

ARTIGO 11.º

Tarifas para passageiros e carga

1. As Partes Contratantes permitem que as tarifas de passageiros e de carga sejam fixadas livremente pelas transportadoras aéreas das Partes Contratantes segundo o princípio da livre e leal concorrência.
2. As Parte Contratantes podem exigir, numa base não discriminatória, que as transportadoras aéreas de ambas as Partes Contratantes notifiquem as respetivas autoridades competentes, de forma simplificada e exclusivamente para fins de informação, das tarifas oferecidas para os serviços que partem do seu território. Esta notificação pode ser solicitada às transportadoras aéreas, pela primeira vez, aquando de uma proposta inicial de tarifas de passageiros ou de carga.
3. As autoridades competentes podem discutir entre si, em especial sobre questões como os requisitos e procedimentos de notificação das tarifas de passageiros e de carga, bem como sobre o carácter abusivo, irrazoável, discriminatório ou subvencionado das tarifas.

ARTIGO 12.º

Estatísticas

1. Cada uma das Partes Contratantes fornecerá à outra Parte Contratante, numa base não discriminatória, as estatísticas disponíveis sobre os serviços aéreos prestados no âmbito do presente Acordo, tal como exigido pela legislação e regulamentação de ambas as Partes Contratantes, e que possam ser razoavelmente solicitadas.

2. As Partes Contratantes cooperam, nomeadamente no âmbito do Comité Misto, em conformidade com o Artigo 21.º (Comité Misto), de modo a facilitar o intercâmbio de informações estatísticas com o fito de acompanhar o desenvolvimento dos serviços aéreos objeto do presente Acordo.

TÍTULO II

COOPERAÇÃO REGULAMENTAR

ARTIGO 13.º:

Segurança operacional da aviação

1. Sob condição de observância das disposições transitórias constantes do anexo I, as Partes Contratantes certificam-se de que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento dos requisitos regulamentares e das normas de transporte aéreo mencionados no anexo II, parte B.
2. As autoridades competentes das Partes Contratantes devem reconhecer como válidos, para efeitos da realização dos transportes aéreos previstos no presente Acordo, os certificados de aeronavegabilidade, os brevets de competência e as licenças concedidas ou validadas por cada uma das Partes Contratantes e ainda válidas, desde que as condições de concessão desses certificados, brevets ou licenças sejam pelo menos equivalentes às normas mínimas suscetíveis de serem estabelecidas nos termos da Convenção. Contudo, as autoridades competentes reservam-se o direito de não reconhecer como válidos, para os voos sobre o seu próprio território, os brevets e as licenças concedidas ou validadas aos seus próprios cidadãos pelas autoridades da outra Parte Contratante.

3. As Partes Contratantes podem solicitar a realização de consultas, a qualquer momento, sobre as normas de segurança aplicadas pela outra Parte Contratante.
4. As Partes Contratantes devem garantir que as aeronaves matriculadas no território de uma Parte Contratante que sejam suspeitas de incumprimento das normas internacionais no domínio da segurança aérea estabelecidas em aplicação da Convenção e que efetuem aterragens em aeroportos abertos ao tráfego aéreo internacional no território da outra Parte Contratante sejam submetidas a inspeções na plataforma de estacionamento pelas autoridades competentes dessa outra Parte Contratante, realizadas a bordo e em torno da aeronave, para verificar a validade da sua documentação e da documentação respeitante à tripulação, bem como o seu estado aparente e do seu equipamento.
5. As autoridades competentes das Partes Contratantes podem adotar todas as medidas adequadas e imediatas sempre que haja motivos razoáveis para supor que:
- a) Uma aeronave, uma componente ou uma operação pode não cumprir as normas mínimas estabelecidas nos termos da Convenção ou os requisitos regulamentares referidos no anexo II, parte B, do presente Acordo, consoante o caso;
 - b) Há sérias preocupações de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave possam não cumprir as normas mínimas estabelecidas nos termos da Convenção ou os requisitos regulamentares referidos no anexo II, parte B, do presente Acordo, consoante o caso; ou
 - c) Há sérias preocupações de que as normas mínimas estabelecidas nos termos da Convenção ou os requisitos regulamentares referidos no anexo II, parte B, do presente Acordo, consoante o caso, possam não ser mantidos em vigor ou corretamente aplicados.

6. Se as autoridades competentes de uma Parte Contratante tomarem medidas ao abrigo do n.º 5, informam prontamente as autoridades competentes da outra Parte Contratante da adoção de tais medidas, apresentando as razões que as motivaram.
7. Qualquer medida tomada por uma das Partes Contratantes em conformidade com o n.º 5 será retirada logo que a razão da medida em causa tenha deixado de existir.
8. Se as medidas adotadas em aplicação do n.º 5 se mantiverem apesar de já não serem justificadas, as Partes Contratantes podem submeter a questão à apreciação do Comité Misto.

ARTIGO 14.º

Segurança da aviação

1. Sob condição de observância das disposições transitórias constantes do anexo I, as Partes Contratantes certificam-se de que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento dos requisitos regulamentares e das normas de transporte aéreo mencionados no anexo II, parte C.
2. As Partes Contratantes, tendo plenamente em conta e respeitando a soberania de cada uma, podem aceitar que um ou mais dos seus aeroportos possam ser objeto de uma visita da outra Parte Contratante consagrada às medidas de segurança da aviação instauradas nesse ou nesses aeroportos. As Partes Contratantes devem criar os mecanismos necessários para o intercâmbio de informações sobre os resultados dessas visitas.

3. As Partes Contratantes reafirmam o seu compromisso mútuo de salvaguardar a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e, nomeadamente, de cumprir as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção, da Convenção referente às Infrações e a certos outros Atos cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio a 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia a 16 de dezembro de 1970, da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal a 23 de setembro de 1971 e do Protocolo para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos destinados à Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal a 24 de fevereiro de 1988, bem como da Convenção sobre a Marcação dos Explosivos Plásticos para Efeitos de Detecção, assinada em Montreal a 1 de março de 1991, na medida em que ambas as Partes Contratantes sejam partes nestas convenções e em todas as demais convenções e protocolos no domínio da segurança da aviação civil que ambas tenham celebrado.

4. Sempre que solicitado, as Partes Contratantes prestam toda a assistência mútua necessária para prevenir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves e dos seus passageiros e tripulações, aeroportos e infraestruturas de navegação aérea, bem como quaisquer outras ameaças à segurança da aviação civil.

5. 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 estabelecidas pela OACI e designadas por anexos à Convenção, desde que tais disposições de segurança da aviação lhes sejam aplicáveis. 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.

6. Cada uma das Partes Contratantes certifica-se de que as medidas sejam aplicadas efetivamente no seu território para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, incluindo, mas não exclusivamente, o rastreio dos passageiros e da bagagem de cabina, o rastreio da bagagem de porão e os controlos de segurança das pessoas que não sejam passageiros, incluindo tripulantes, e os objetos que transportam, o exame e os controlos de segurança da carga, do correio, das provisões de bordo e dos fornecimentos destinados aos aeroportos, bem como o controlo do acesso ao lado ar e às zonas restritas de segurança. Essas medidas devem ser adaptadas para fazer face à ameaça crescente a que a segurança da aviação está sujeita. Cada uma das Partes Contratantes aceita que os operadores de aeronaves possam ser obrigados a observar as disposições relativas à segurança da aviação a que se refere o n.º 5 e outras disposições relativas à segurança da aviação impostas pela outra Parte Contratante à entrada, à saída ou no interior do território dessa outra Parte Contratante.

7. Uma Parte Contratante, tendo plenamente em conta e respeitando a soberania de cada uma das Partes Contratantes, pode adotar medidas de segurança relativas à entrada no seu território, bem como medidas de emergência para fazer face a uma ameaça específica à segurança, que devem ser imediatamente comunicadas à outra Parte Contratante. Cada uma das Partes Contratantes deve mostrar receptividade em relação a qualquer pedido da outra Parte Contratante relativo a medidas de segurança especiais razoáveis para dar resposta a uma ameaça específica, devendo a primeira Parte Contratante tomar em consideração as medidas de segurança já aplicadas pela outra Parte Contratante e as opiniões expressas pela outra Parte Contratante. Cada uma das Partes Contratantes reconhece, contudo, que o disposto no presente artigo não limita o direito de uma Parte Contratante recusar a entrada no seu território a quaisquer voos que considere representarem uma ameaça para a sua segurança. A menos que não seja razoavelmente possível devido a uma emergência, cada uma das Partes Contratantes deve informar antecipadamente a outra Parte Contratante de quaisquer medidas de segurança especiais que tencione adotar e que possam ter impacto financeiro ou operacional significativo nos serviços aéreos previstos no presente Acordo. Qualquer Parte Contratante pode requerer uma reunião do Comité Misto previsto no artigo 21.º (Comité Misto) para debater tais medidas de segurança.

8. Em caso de atos de captura ilícita ou de ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, aeroportos ou infraestruturas de navegação aérea, as Partes Contratantes devem prestar-se mutuamente assistência, facilitando a comunicação e tomando outras medidas adequadas, de modo a pôr termo, rapidamente e em condições de segurança, a esse incidente ou ameaça.

9. Cada uma das Partes Contratantes deve tomar todas as medidas que considerar praticáveis para assegurar que qualquer aeronave sujeita a atos de captura ilícita ou a outros atos de interferência ilícita que se encontre estacionada no seu território seja retida em terra, a menos que a sua partida seja imposta pela necessidade imperiosa de proteger vidas humanas. Sempre que possível, tais medidas são tomadas com base em consultas mútuas.

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

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

12. Se necessário, por força de uma ameaça imediata e excecional, uma Parte Contratante pode tomar medidas provisórias antes do termo do prazo de 15 dias previsto no n.º 11.

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

ARTIGO 15.º

Gestão do tráfego aéreo

1. Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo I, as Partes Contratantes asseguram que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, pelo menos, a aplicação e o cumprimento dos requisitos regulamentares e normas relativas ao transporte aéreo mencionados no anexo II, parte D, e, em domínios não abrangidos pelo quadro regulamentar da União Europeia, os procedimentos OACI para os serviços de navegação aérea, sob reserva das condições a seguir estabelecidas.
2. As Partes Contratantes comprometem-se a desenvolver o mais elevado nível de cooperação no domínio da gestão do tráfego aéreo com vista a alargar o céu único europeu à Tunísia, de modo a reforçar as normas de segurança em vigor e a eficiência global do tráfego aéreo na Europa, otimizar capacidades e reduzir os atrasos ao mínimo. Para o efeito, a Tunísia participará no Comité do Céu Único na qualidade de observador. O Comité Misto é responsável por verificar e facilitar a cooperação no domínio da gestão do tráfego aéreo.
3. A fim de facilitar a realização dos objetivos do céu único europeu nos respetivos territórios:
 - a) A Tunísia toma as medidas necessárias para adaptar os seus serviços de navegação aérea, bem como as estruturas institucionais e de vigilância da gestão do tráfego aéreo, em conformidade com o céu único europeu, em especial no que respeita à segurança aérea;
 - b) A Tunísia criará nomeadamente uma autoridade nacional de controlo competente, independente, pelo menos no plano funcional, dos prestadores de serviços de navegação aérea;

- c) A União Europeia associará a Tunísia às iniciativas operacionais pertinentes nos domínios dos serviços de navegação aérea, do espaço aéreo e da interoperabilidade ligados ao céu único europeu, nomeadamente:
- i) cooperação ou associação da Tunísia a um bloco funcional de espaço aéreo,
 - ii) participação na rede do céu único europeu, em especial, intercâmbio de dados sobre fluxos de tráfego,
 - iii) alinhamento com os planos de implantação de SESAR,
 - iv) reforço da interoperabilidade; e
- d) As Partes Contratantes cooperarão no domínio do sistema de desempenho da União Europeia, com o objetivo de otimizar a eficiência global dos voos, reduzir os custos e melhorar a segurança e a capacidade dos sistemas existentes. A cooperação abrange os instrumentos de acompanhamento dos indicadores de desempenho e a utilização de ferramentas relativas à gestão e conceção do espaço aéreo.

ARTIGO 16.º

Proteção do ambiente

1. Sob condição de observância das disposições transitórias constantes do anexo I, as Partes Contratantes certificam-se de que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento dos requisitos regulamentares e das normas de transporte aéreo mencionados no anexo II, parte E.
2. As Partes Contratantes apoiam a necessidade de proteger o ambiente através da promoção do desenvolvimento sustentável da aviação. As Partes Contratantes entendem dever cooperar para identificar os problemas relacionados com o impacto da aviação no ambiente.
3. As Partes Contratantes reconhecem a importância de trabalhar em conjunto para estudar e minimizar os efeitos da aviação no ambiente, em conformidade com os objetivos do presente Acordo.
4. As Partes Contratantes reconhecem a importância da luta contra as alterações climáticas e, por conseguinte, de combater as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação, tanto a nível nacional como internacional. As Partes Contratantes acordam em intensificar a cooperação nestes domínios, nomeadamente através de acordos multilaterais pertinentes, incluindo a aplicação de medidas baseadas no mercado a nível mundial, como acordado na 39.^a Assembleia da OACI, e a utilização do mecanismo de desenvolvimento sustentável criado ao abrigo do artigo 6.º, n.º 4, do Acordo de Paris, ao abrigo da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, para o desenvolvimento de medidas baseadas no mercado a nível mundial para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa no sector da aviação e quaisquer outros aspetos previstos no artigo 6.º relevantes para as emissões da aviação internacional.

5. As Partes Contratantes comprometem-se a trocar informações e a manter um diálogo regular entre os peritos, a fim de reforçar a cooperação no sentido de limitar os efeitos da aviação no ambiente, incluindo:

- a) Investigação e desenvolvimento de tecnologias aeronáuticas respeitadoras do ambiente;
- b) Inovação na gestão do tráfego aéreo a fim de reduzir os efeitos da aviação no ambiente;
- c) Investigação e desenvolvimento de novos combustíveis sustentáveis para a aviação;
- d) Troca de pontos de vista sobre questões relativas os efeitos da aviação no ambiente e sobre a redução das emissões da aviação com impacto no clima; e
- e) Mitigação e monitorização do ruído, a fim de reduzir os efeitos da aviação no ambiente.

6. As Partes Contratantes comprometem-se igualmente, no respeito pelos seus direitos e obrigações decorrentes de compromissos multilaterais no domínio do ambiente, a reforçar eficazmente a cooperação, incluindo a cooperação financeira e tecnológica, no domínio das medidas destinadas a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação internacional.

7. As Partes Contratantes reconhecem a necessidade de tomar medidas adequadas para prevenir ou combater os efeitos da aviação no ambiente, desde que tais medidas sejam plenamente compatíveis com os seus direitos e obrigações ao abrigo do direito internacional.

ARTIGO 17.º

Responsabilidade das transportadoras aéreas

As Partes Contratantes reafirmam as suas obrigações decorrentes das convenções internacionais ratificadas por ambas as Partes Contratantes.

ARTIGO 18.º

Proteção dos consumidores

Sob condição de observância das disposições transitórias constantes do anexo I, as Partes Contratantes certificam-se de que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento dos requisitos regulamentares e das normas de transporte aéreo mencionados no anexo II, parte F.

ARTIGO 19.º

Aspetos sociais

1. Sem prejuízo das disposições transitórias constantes do anexo I do presente Acordo, as Partes Contratantes certificam-se de que as respetivas disposições legislativas, regulamentares e processuais garantam, no mínimo, a aplicação e o cumprimento dos requisitos regulamentares e das normas de transporte aéreo mencionados no anexo II, parte G.

2. As Partes Contratantes reconhecem a importância de examinar os efeitos do presente Acordo sobre os trabalhadores, o emprego e as condições de trabalho. As Partes Contratantes comprometem-se a cooperar nas matérias abrangidas pelo presente Acordo, nomeadamente em matéria de emprego, direitos fundamentais no trabalho, condições de trabalho, proteção social e diálogo social.

3. As Partes Contratantes promovem elevados níveis de proteção no domínio social e do emprego no sector da aviação civil, através das suas disposições legislativas e regulamentares, e bem assim através das suas práticas.

4. As Partes Contratantes reconhecem a importância dos benefícios resultantes de vantagens económicas significativas, decorrentes da existência de mercados abertos e concorrenciais, combinadas com normas laborais rigorosas para os trabalhadores. As Partes Contratantes aplicam o presente Acordo de forma a promover normas de trabalho rigorosas, independentemente da propriedade ou natureza das transportadoras aéreas em causa, e a garantir que os direitos e princípios enunciados nas respetivas legislações não sejam desvirtuados mas efetivamente executados.

5. As Partes Contratantes comprometem-se a promover e aplicar de forma efetiva nas suas legislações e práticas as normas laborais fundamentais internacionalmente reconhecidas, tal como figuram nas convenções fundamentais da Organização Internacional do Trabalho, ratificadas pela Tunísia e pelos Estados-Membros da UE.

6. As Partes Contratantes comprometem-se a promover igualmente outras normas e acordos internacionalmente reconhecidos no domínio social e laboral, pertinentes para o sector da aviação civil, bem como a sua efetiva aplicação e cumprimento na respetiva legislação nacional.

7. Cada uma das Partes Contratantes pode solicitar a realização de uma reunião do Comité Misto, a fim de examinar as questões em matéria de emprego que considere importantes.

TÍTULO III

DISPOSIÇÕES INSTITUCIONAIS E FINAIS

ARTIGO 20.º

Interpretação e aplicação

1. As Partes Contratantes tomam todas as medidas adequadas, de carácter geral ou especial, para assegurar o cumprimento das obrigações decorrentes do presente Acordo e abstêm-se de adotar quaisquer medidas que possam pôr em causa a realização dos seus objetivos.
2. Cada uma das Partes Contratantes é responsável, no seu território, pela correta execução do presente Acordo.
3. Cada uma das Partes Contratantes presta à outra Parte Contratante todas as informações e a assistência necessárias, sob reserva das disposições legislativas e regulamentares da Parte Contratante em causa, relativamente à investigação de eventuais infrações, efetuada por essa outra Parte Contratante, no âmbito das competências previstas no presente Acordo.

4. Sempre que as Partes Contratantes atuem ao abrigo dos poderes que lhes são conferidos pelo presente Acordo em matérias de interesse da outra Parte Contratante que digam respeito às autoridades ou empresas da outra Parte Contratante, as autoridades competentes da outra Parte Contratante devem ser plenamente informadas e deve ser-lhes dada a possibilidade de apresentar observações antes da adoção de uma decisão final.

ARTIGO 21.º

Comité Misto

1. É criado um comité, composto por representantes das Partes Contratantes (a seguir designado por «Comité Misto»), responsável pela gestão do presente Acordo e pela sua correta aplicação. Para o efeito, o Comité Misto formula recomendações e toma decisões nos casos previstos no presente Acordo.
2. O Comité Misto funciona e toma decisões numa base consensual. As decisões adotadas pelo Comité Misto têm carácter vinculativo para as Partes Contratantes.
3. O Comité Misto adota o seu regulamento interno por meio de uma decisão.
4. O Comité Misto reúne-se sempre que necessário e pelo menos uma vez por ano. Qualquer uma das Partes Contratantes pode solicitar a realização de uma reunião.

5. As Partes Contratantes podem solicitar uma reunião do Comité Misto para resolver questões relacionadas com a interpretação ou com a aplicação do presente Acordo. Essa reunião deve ter lugar no mais breve prazo possível, o mais tardar dois meses a contar da data de receção do pedido, salvo acordo em contrário das Partes Contratantes.

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

7. O Comité Misto deve validar através de uma decisão a avaliação efetuada pela União Europeia da implementação e da aplicação, por parte da Tunísia, dos requisitos regulamentares e normas constantes da legislação da União Europeia, tal como descrita no anexo I, n.º 1.

8. O Comité Misto examina as questões relativas aos investimentos nas transportadoras aéreas das Partes Contratantes, bem como as mudanças no controlo efetivo das transportadoras aéreas das Partes Contratantes.

9. O Comité Misto deve também desenvolver a cooperação, nomeadamente mas não exclusivamente:

a) Analisando as condições de mercado que afetam os serviços aéreos abrangidos pelo presente Acordo;

- b) Dando resposta, com vista a encontrar uma solução eficaz, a problemas relacionados com a condução dos negócios e com as oportunidades comerciais, conforme referido no artigo 8.º (Atividades comerciais), que possam, entre outras coisas, impedir o acesso ao mercado e o bom funcionamento dos serviços aéreos abrangidos pelo presente Acordo, como meio de garantir uma concorrência leal, a aproximação das disposições regulamentares e a redução das restrições regulamentares à exploração de serviços aéreos;
- c) Trocando informações, nomeadamente sobre as alterações das respetivas disposições legislativas e regulamentares, bem como das políticas das Partes Contratantes que possam ter incidência nos serviços aéreos;
- d) Considerando os domínios suscetíveis de ser incluídos no presente Acordo, incluindo a recomendação de eventuais alterações ao mesmo ou de condições e procedimentos relativos à adesão de outras Partes ao presente Acordo;
- e) Analisando os aspetos gerais relacionados com o investimento, a propriedade e o controlo;
- f) Desenvolvendo a cooperação no domínio da regulamentação e empenhamento no reconhecimento mútuo e na aproximação das regras e medidas;
- g) Incentivando as consultas, se adequado, sobre questões de transporte aéreo tratadas a nível das organizações internacionais, nas relações com países terceiros e em acordos multilaterais, mormente para analisar a oportunidade de adotar uma abordagem comum;

h) Facilitando o intercâmbio de informações estatísticas entre si, a fim de acompanhar a evolução dos serviços aéreos nos termos do presente Acordo; e

i) Considerando os efeitos sociais do presente Acordo, tal como aplicado, e encontrando respostas adequadas para as preocupações consideradas legítimas.

10. Se o Comité Misto não decidir sobre determinada matéria no prazo de seis meses a contar da data da sua apresentação, as Partes Contratantes podem adotar medidas de salvaguarda temporárias adequadas, nos termos do artigo 23.º (Medidas de salvaguarda).

11. O presente Acordo não prejudica a cooperação e as discussões entre as autoridades competentes das Partes Contratantes fora do Comité Misto, em especial nos domínios da segurança, do ambiente, da gestão do tráfego aéreo, das infraestruturas aeroportuárias, da concorrência e da proteção dos consumidores. As Partes Contratantes informam o Comité Misto sobre os resultados dessa cooperação, bem como sobre os debates que possam afetar a aplicação do presente Acordo.

ARTIGO 22.º

Resolução de litígios e arbitragem

1. Qualquer litígio relacionado com a aplicação ou interpretação do presente Acordo, que não assuntos abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 7.º (Concorrência leal), que não seja resolvido numa reunião do Comité Misto, pode ser submetido a uma pessoa ou a um organismo para decisão por acordo das Partes Contratantes. Na falta de acordo das Partes Contratantes, o diferendo será submetido a arbitragem, a pedido de uma das Partes Contratantes, em conformidade com o disposto no presente artigo.
2. O pedido de arbitragem deve ser dirigido por escrito à outra Parte Contratante. No seu pedido, a Parte Contratante autora da denúncia identifica a medida e explica claramente por que razão a mesma é incompatível com o presente Acordo.
3. Salvo acordo em contrário das Partes Contratantes, a arbitragem cabe a um tribunal arbitral de três árbitros, que é constituído da seguinte forma:
 - a) No prazo de 20 dias a contar da data de receção do pedido de arbitragem, cada uma das Partes Contratantes nomeia um árbitro. No prazo de 30 dias a contar da nomeação destes dois árbitros, estes designam de comum acordo um terceiro árbitro, que atua como presidente do tribunal arbitral;

- b) Se uma das Partes Contratantes não nomear um árbitro ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado em conformidade com a alínea a), qualquer uma das Partes Contratantes pode solicitar ao Presidente do Conselho da OACI que nomeie um ou mais árbitros, conforme o caso, no prazo de 30 dias a contar da receção do pedido. Se o Presidente do Conselho da OACI for um nacional da Tunísia ou de um Estado-Membro, a nomeação cabe ao Vice-Presidente deste Conselho com maior antiguidade que não seja excluído pelo mesmo motivo.
4. A data de constituição do tribunal arbitral é a data em que o último dos três árbitros tiver aceite a nomeação.
5. Se uma das Partes Contratantes o solicitar, o tribunal arbitral delibera, no prazo de 10 dias a contar da data da sua constituição, sobre a questão de saber se o assunto é urgente.
6. A pedido de uma das Partes Contratantes, o tribunal arbitral pode ordenar à outra Parte Contratante que adote medidas cautelares provisórias na pendência da sua decisão final.
7. O tribunal arbitral apresenta às Partes Contratantes um relatório intercalar contendo as conclusões quanto à matéria de facto, a aplicabilidade das disposições pertinentes e a fundamentação das suas conclusões e recomendações, o mais tardar 90 dias após a data da sua constituição. Caso considere que este prazo não pode ser cumprido, o presidente do tribunal arbitral notifica as Partes Contratantes por escrito, indicando os motivos do atraso e a data em que o tribunal tenciona apresentar o seu relatório intercalar. O relatório intercalar não deve, em caso algum, ser notificado mais de 120 dias a contar da data da constituição do tribunal.

8. Uma Parte Contratante pode solicitar por escrito ao tribunal arbitral que reexamine determinados aspetos do relatório intercalar, no prazo de 14 dias a contar da notificação do mesmo.
9. Em caso de urgência, o tribunal arbitral envidará todos os esforços para apresentar o seu relatório intercalar no prazo de 45 dias e, de qualquer modo, no prazo máximo de 60 dias a contar da data da sua constituição. Uma Parte Contratante pode solicitar por escrito ao tribunal arbitral a análise de aspetos precisos do relatório intercalar no prazo de sete dias a contar da notificação do mesmo.
10. Após examinar as observações escritas das Partes Contratantes sobre o relatório intercalar, o tribunal arbitral pode alterar o seu relatório e proceder a qualquer outro exame que considere adequado. As conclusões da decisão final incluem uma motivação suficiente dos argumentos avançados durante a fase de reexame intercalar e respondem claramente às questões e observações das duas Partes Contratantes.
11. O tribunal arbitral notifica a sua decisão final às Partes Contratantes no prazo de 120 dias a contar da data da sua constituição. Caso considere que este prazo não pode ser cumprido, o presidente do tribunal arbitral notifica as Partes Contratantes por escrito, indicando os motivos do atraso e a data em que o tribunal tenciona comunicar a sua decisão final. A decisão final não deve, em caso algum, ser notificada mais de 150 dias após a data da constituição do tribunal.

12. Em casos de urgência, o tribunal arbitral procurará tomar a sua decisão final no prazo de 60 dias a contar da data da sua constituição. Caso considere que este prazo não pode ser respeitado, o presidente do tribunal notifica as Partes Contratantes por escrito, indicando os motivos do atraso e a data em que o tribunal tenciona comunicar a sua decisão final. A decisão final não deve, em caso algum, ser notificada mais de 75 após a data da constituição do tribunal.

13. As Partes Contratantes podem apresentar pedidos de esclarecimento sobre a decisão final no prazo de 10 dias a contar da sua notificação. Toda e qualquer explicação deve ser dada no prazo de 15 dias a contar do pedido.

14. Se o tribunal arbitral considerar que houve violação do presente Acordo e a Parte Contratante responsável não cumprir a decisão final do tribunal ou não chegar a acordo com a outra Parte Contratante sobre uma solução mutuamente satisfatória no prazo de 40 dias a contar da data de notificação da decisão final do Tribunal, a outra Parte Contratante pode suspender a aplicação de vantagens equivalentes resultantes do presente Acordo, ou suspender parcial ou totalmente, se for caso disso, a aplicação do presente Acordo até a Parte Contratante responsável cumprir a decisão final do tribunal ou as Partes Contratantes chegarem a acordo quanto a uma solução mutuamente satisfatória.

ARTIGO 23.º

Medidas de salvaguarda

1. Se uma das Partes Contratantes considerar que a outra Parte Contratante não cumpriu uma das obrigações decorrentes do presente Acordo, pode tomar as medidas adequadas. As medidas de salvaguarda devem ser limitadas em âmbito e duração ao estritamente necessário para remediar a situação ou manter o equilíbrio do presente Acordo. Deve ser concedida prioridade às medidas que menos afetem o funcionamento do presente Acordo.
2. Qualquer uma das Partes Contratantes que tencione adotar medidas de salvaguarda notifica a outra Parte Contratante, através do Comité Misto, e fornece todas as informações pertinentes.
3. As Partes Contratantes dão imediatamente início a um processo de consultas no âmbito do Comité Misto para encontrar uma solução comumente aceitável.
4. Sem prejuízo do disposto no artigo 3.º, n.º 1, alínea c) (Autorização), e 4.º, n.º 1, alínea d) (Recusa, cancelamento, suspensão ou limitação de autorizações), 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 2 do presente artigo, salvo se o processo de consultas previsto no n.º 3 do presente artigo tiver sido concluído antes do termo do prazo fixado.

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

Relações com outros acordos

1. O disposto no presente Acordo prevalece sobre as correspondentes disposições dos acordos e convénios existentes entre as Partes Contratantes em vigor aquando da assinatura do presente Acordo, exceto nos casos previstos no n.º 2.
2. Desde que não haja discriminação entre as transportadoras aéreas da União Europeia em razão da nacionalidade:
 - a) Os direitos de tráfego existentes e as disposições ou os tratamentos mais favoráveis em matéria de propriedade, direitos de tráfego, capacidade, frequência, tipo ou mudança de aeronaves, partilha de códigos e de tarifação dos acordos ou convénios entre as Partes Contratantes, que estejam em vigor aquando da assinatura do presente Acordo ou que não sejam abrangidos pelo presente Acordo ou que sejam mais favoráveis ou flexíveis em termos de liberdade para as transportadoras aéreas em causa que os do presente Acordo podem continuar a ser exercidos;

b) Um litígio entre as Partes Contratantes sobre se as disposições ou os tratamentos previstos no âmbito dos acordos ou convénios entre as Partes Contratantes são mais favoráveis ou flexíveis devem ser resolvidos no âmbito do mecanismo de resolução de litígios previsto no artigo 22.º (Resolução de litígios e arbitragem). Os litígios relativos à relação entre disposições ou tratamentos contraditórios são igualmente tratados no âmbito do mecanismo de resolução de litígios previsto no artigo 22.º.

3. Se as Partes Contratantes aderirem a um acordo multilateral ou aprovarem uma decisão adotada pela OACI ou outra organização internacional que trate de matérias reguladas pelo presente Acordo, devem consultar o Comité Misto em conformidade com o artigo 21.º (Comité Misto) para determinar se o presente Acordo deve ser revisto para ter em conta essa situação.

ARTIGO 25.º

Diálogo regional

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 objetivo final, um Espaço de Aviação Comum Euro-Mediterrânico. Por conseguinte, a possibilidade de mútuo acordo sobre alterações que tenham em conta acordos de aviação euro-mediterrânicos semelhantes deve ser discutida no âmbito do Comité Misto, em conformidade com o artigo 21.º, n.º 9 (Comité Misto).

ARTIGO 26.º

Alterações

1. Se uma das Partes Contratantes pretender alterar o presente Acordo, deve notificar desse facto o Comité Misto.
2. As Partes Contratantes podem acordar na alteração do presente Acordo após consultas efetuadas ao abrigo do artigo 21.º (Comité Misto). As alterações entram em vigor em conformidade com o disposto no artigo 30.º (Entrada em vigor).
3. O Comité Misto pode, mediante proposta de uma das Partes Contratantes e nos termos do presente artigo, decidir, por consenso, alterar os anexos do presente Acordo.
4. O presente Acordo não prejudica o direito de cada Parte Contratante de, no respeito pelo princípio da não discriminação e pelas disposições do presente Acordo, adotar unilateralmente nova legislação ou alterar a legislação em vigor no domínio dos transportes aéreos ou num domínio conexo mencionado no anexo II.
5. Se uma das Partes Contratantes ponderar adotar nova legislação ou alterar disposições legislativas em vigor no domínio dos transportes aéreos ou num domínio conexo mencionado no anexo II do presente Acordo, informa desse facto a outra Parte Contratante, conforme adequado e possível. A pedido de qualquer das Partes Contratantes, pode realizar-se uma troca preliminar de pontos de vista no âmbito do Comité Misto.

6. Logo que uma Parte Contratante adotar legislação nova ou alterações à legislação em vigor no domínio do transporte aéreo ou num domínio conexo enumerado no anexo II, suscetível de afetar o bom funcionamento do presente Acordo, notifica a outra Parte Contratante, o mais tardar 30 dias após a sua adoção. 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 bom funcionamento do presente Acordo.

7. No seguimento da troca de pontos de vista referida no n.º 6 do presente artigo, o Comité Misto:

- a) Adota uma decisão de revisão do anexo II do presente Acordo por forma a nele integrar, numa base de reciprocidade na medida do necessário, a nova legislação ou a alteração em causa;
- b) Adota 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 adotar num prazo razoável, para salvaguardar o bom funcionamento do presente Acordo.

ARTIGO 27.º

Denúncia

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 OACI e ao Secretariado da Organização das Nações Unidas. O presente Acordo cessa às 00.00 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 essa notificação for retirada por acordo mútuo das Partes Contratantes antes de terminado este prazo.

ARTIGO 28.º

Registo do acordo

O presente Acordo e todas as suas alterações devem ser registados junto da OACI, em conformidade com o artigo 83.º da Convenção, e junto do Secretariado das Nações Unidas, em conformidade com o artigo 102.º da Carta das Nações Unidas, após a sua entrada em vigor.

ARTIGO 29.º

Adesão de novos Estados-Membros da União Europeia

1. O presente Acordo pode ser aberto à adesão dos Estados que se tornem Estados-Membros da União Europeia após a data de assinatura do Acordo.

2. A adesão ao presente Acordo por parte de um Estado-Membro da União Europeia é efetuada mediante o depósito de um ato de adesão junto do Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia, que notificará as Partes Contratantes e a Comissão Europeia do depósito de um ato de adesão e da respetiva data. A adesão produz efeitos 30 dias após a data de depósito do ato de adesão.

3. O artigo 24.º, n.ºs 1 e 2 do presente Acordo aplica-se, com as devidas adaptações, aos acordos e convénios existentes no momento da adesão de um Estado-Membro da União Europeia.

ARTIGO 30.º

Entrada em vigor

O presente Acordo entra em vigor no primeiro dia do segundo mês após a data da última nota diplomática trocada entre as Partes Contratantes confirmando a conclusão de todos os procedimentos necessários à sua entrada em vigor. Para efeitos deste intercâmbio de notas, a Tunísia envia ao Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia a sua nota diplomática à União Europeia e aos seus Estados-Membros e o Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia envia à Tunísia a nota diplomática da União Europeia e dos seus Estados-Membros. A nota da União Europeia e dos seus Estados-Membros deve conter as comunicações de cada Estado-Membro confirmando a conclusão de todos os procedimentos necessários à entrada em vigor do presente Acordo.

O depositário do presente Acordo é o Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia.

ARTIGO 31.º

Versões que fazem fé

O presente Acordo é redigido em duplo exemplar, nas línguas alemã, búlgara, checa, croata, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, irlandesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, romena, sueca e árabe, fazendo igualmente fé todos os textos.

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

Feito em ..., aos ...

Pelo Reino da Bélgica

Pela República da Bulgária

Pela República Checa

Pelo Reino da Dinamarca

Pela República Federal da Alemanha

Pela República da Estónia

Pela Irlanda

Pela República Helénica

Pelo Reino de Espanha

Pela República Francesa

Pela República da Croácia

Pela República Italiana

Pela República de Chipre

Pela República da Letónia

Pela República da Lituânia

Pelo Grão-Ducado do Luxemburgo

Pela Hungria

Pela República de Malta

Pelo Reino dos Países Baixos

Pela República da Áustria

Pela República da Polónia

Pela República Portuguesa

Pela Roménia

Pela República da Eslovénia

Pela República Eslovaca

Pela República da Finlândia

Pelo Reino da Suécia

Pela União Europeia

Pela República Tunisina

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

1. A execução e a aplicação pela Tunísia das imposições regulamentares e das normas estabelecidos na legislação da União Europeia relativa ao transporte aéreo, indicada no anexo II, serão objeto de uma avaliação sob a responsabilidade da União Europeia, validada por decisão do Comité Misto. Essa avaliação deve ser efetuada, o mais tardar, dois anos após a entrada em vigor do presente Acordo.
2. A aproximação gradual da Tunísia à aplicação das normas e dos requisitos regulamentares previstos na legislação da União Europeia relativa ao transporte aéreo, indicada no anexo II, pode ser sujeita a avaliações periódicas. As avaliações são realizadas pela Comissão Europeia em cooperação com a Tunísia.
3. A execução e a aplicação pela Tunísia das normas e requisitos regulamentares previstos na legislação da União Europeia em matéria de segurança aérea serão objeto de uma avaliação sob a responsabilidade da União Europeia, validada por decisão do Comité Misto. Essa avaliação deve ser efetuada, o mais tardar, três anos após a entrada em vigor do presente Acordo.
4. As disposições contidas no artigo 7.º (Concorrência leal) n.º 6 (Subvenções e auxílios estatais) são aplicáveis três anos após a data de assinatura do presente Acordo.

**DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS
RELATIVAS AO AEROPORTO INTERNACIONAL DE TÚNIS-CARTAGO**

Não obstante o disposto no artigo 2.º, n.º 3, alínea c), do presente Acordo, o aeroporto internacional de Túnis-Cartago fica sujeito às seguintes disposições transitórias durante um período de cinco anos a contar da data de assinatura do presente Acordo e apenas para serviços autorizados de transporte de passageiros ou de transporte combinado:

1. Nos casos em que exista um acordo bilateral em vigor entre a Tunísia e um Estado-Membro da UE, a designação e os direitos das terceira e quarta liberdades de e para o Aeroporto Internacional de Túnis-Cartago são conferidos em conformidade com os referidos acordos bilaterais, independentemente das frequências operadas:
 - às transportadoras aéreas da Tunísia titulares de uma licença de exploração válida, e
 - às transportadoras aéreas da União Europeia titulares de uma licença de exploração válida emitida pelo Estado-Membro da União Europeia de partida ou de destino do voo.
2. Os regimes de designação única constantes dos acordos bilaterais existentes entre a Tunísia e os Estados-Membros passam a ser regimes de designação dupla.

3. No que se refere aos acordos bilaterais em vigor que contenham uma cláusula do tipo Bermudas, aplica-se o disposto no ponto 1 e nos casos em que sejam exercidas menos de 10 frequências à data da assinatura do acordo, o número de frequências semanais é fixado em 10, salvo se as Partes Contratantes decidirem ir mais além, em conformidade com os seus acordos bilaterais.
4. Para os Estados-Membros com os quais a Tunísia não tenha um acordo bilateral de serviços aéreos ou se o acordo bilateral de serviços aéreos em vigor previr menos de 10 frequências semanais para e a partir do aeroporto internacional de Túnis-Cartago, o número de frequências semanais de a partir deste aeroporto é fixado em 10 frequências semanais com um regime de designação dupla para as transportadoras aéreas tunisinas titulares de uma licença de exploração válida e da União Europeia titulares de uma licença de exploração válida, emitida pelo Estado-Membro da União Europeia de partida ou de destino do voo.
5. Será concedido um aumento anual de 10 % às frequências referidas nos n.ºs 1, 3 e 4 do presente anexo, a partir de um ano após a assinatura do presente Acordo.
6. As Partes Contratantes discutem, no mais curto lapso de tempo, qualquer questão relativa à interpretação e aplicação do presente anexo no âmbito do Comité Misto.

(Sujeito a atualização periódica)

LISTA DE REGRAS APLICÁVEIS À AVIAÇÃO CIVIL

A Parte tunisina certifica-se de que as disposições regulamentares e as normas estabelecidas nas disposições pertinentes dos atos seguintes, tal como indicado, são aplicadas e executadas nas disposições legislativas, regulamentares e processuais aplicáveis na Tunísia, em conformidade com o presente Acordo. A Parte tunisina certifica-se de que quaisquer adaptações específicas a cada um desses atos sejam, se for caso disso, previstas nas disposições legislativas, regulamentares e processuais aplicáveis na Tunísia.

A. LIBERALIZAÇÃO DO SECTOR DA AVIAÇÃO E OUTRAS REGRAS APLICÁVEIS À AVIAÇÃO CIVIL

Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade

Disposições aplicáveis: artigos 2.º, 5.º, 7.º, 11º, 23, n.º 1, 24.º e anexo I.

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

- Regulamento (UE) n.º 285/2010 da Comissão de 6 de abril de 2010

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 8.º.

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 11.º.

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 9.º, 11.º a 21.º e anexo.

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

B. SEGURANÇA ÍNTRINSECA DA AVIAÇÃO

Segurança da aviação civil e regulamento de base da AESA

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

- Regulamento (CE) n.º 690/2009 da Comissão, de 30 de julho de 2009
- Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 3.º (só o primeiro parágrafo) e anexo.

- Regulamento (UE) n.º 6/2013 da Comissão, de 8 de janeiro de 2013
- Regulamento (UE) n.º 2016/4 da Comissão, de 5 de janeiro de 2013

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 16.º e anexos I e V-B.

Operações aéreas

Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, alterado pelo:

- Regulamento (UE) n.º 800/2013 da Comissão, de 14 de agosto de 2013
- Regulamento (UE) n.º 71/2014 da Comissão, de 27 de janeiro de 2014
- Regulamento (UE) n.º 83/2014 da Comissão, de 29 de janeiro de 2014
- Regulamento (UE) n.º 379/2014 da Comissão, de 7 de abril de 2014
- Regulamento (UE) 2015/140 da Comissão, de 29 de janeiro de 2015
- Regulamento (UE) 2015/1329 da Comissão, de 31 de julho de 2015
- Regulamento (UE) 2015/640 da Comissão, de 23 de abril de 2015
- Regulamento (UE) 2015/2338 da Comissão, de 11 de dezembro de 2015

- Regulamento (UE) 2016/1199 da Comissão, de 22 de julho de 2016
- Regulamento (UE) 2017/363 da Comissão, de 1 de março de 2016

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 9.º-A e anexos I a VIII.

Regulamento (UE) n.º 1332/2011 da Comissão, de 16 de Dezembro de 2011, que estabelece requisitos comuns de utilização do espaço aéreo e procedimentos operacionais para a prevenção de colisões no ar, alterado pelo:

- Regulamento (UE) 2016/583 da Comissão, de 15 de abril de 2016

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 5.º e anexo.

Tripulação

Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, alterado pelo:

- Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março de 2012
- Regulamento (UE) n.º 70/2014 da Comissão, de 27 de janeiro de 2014
- Regulamento (UE) n.º 245/2014 da Comissão, de 13 de março de 2014

- Regulamento (UE) n.º 2015/445 da Comissão, de 17 de Março de 2015
- Regulamento (UE) n.º 2016/539 da Comissão, de 6 de abril de 2016

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

Investigação a acidentes

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

- Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 23.º, com exceção dos artigos 7.º, n.º 4, e 19.º (revogado pelo Regulamento (UE) n.º 376/2014).

Decisão 2012/780/UE da Comissão, de 5 de dezembro de 2012, sobre direitos de acesso ao repositório central europeu de recomendações de segurança e respostas correspondentes estabelecido em conformidade com o artigo 18.º, n.º 5, do Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 5.º.

Aeronavegabilidade inicial

Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção, alterado pelo:

- Regulamento (UE) n.º 7/2013 da Comissão, de 8 de janeiro de 2013
- Regulamento (UE) n.º 69/2014 da Comissão, de 27 de janeiro de 2014
- Regulamento (UE) n.º 2015/1039 da Comissão, de 30 de junho de 2015
- Regulamento de execução (UE) 2016/15 da Comissão, de 7 de janeiro de 2016

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º e anexo I.

Aeronavegabilidade permanente

Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, 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, alterado pelo:

- Regulamento (UE) 2015/1088 da Comissão, de 3 de julho de 2015

- Regulamento (UE) 2015/1536 da Comissão, de 16 de setembro de 2015
- Regulamento (UE) 2017/334 da Comissão de 27 de fevereiro de 2017

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

Especificações de aeronavegabilidade adicionais

Regulamento (UE) 2015/640 da Comissão, de 23 de abril de 2015, relativo a especificações de aeronavegabilidade adicionais para um determinado tipo de operações e que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012

Aeródromos

Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho.

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

Gestão do tráfego aéreo / Serviços de navegação aérea

Regulamento (UE) n.º 2015/340 da Comissão, de 20 de fevereiro de 2015, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos relativos às licenças e aos certificados dos controladores de tráfego aéreo, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, e que revoga o Regulamento (UE) n.º 805/2011 da Comissão

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

Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011

Comunicação de ocorrências

Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 7.º; artigo 9.º, n.º 3; artigo 10.º, n.os 2 a 4; artigo 11.º, n.º 1 e n.º 7; artigo 13.º, com exceção do n.º 9; artigos 14.º a 16.º; artigo 21.º e anexos I a III.

Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/1018 Comissão, de 29 de junho de 2015, que estabelece uma lista com a classificação das ocorrências na aviação civil que devem ser obrigatoriamente comunicadas nos termos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho

Disposições aplicáveis: artigo 1.º e anexos I a IV.

Lista europeia das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade

Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, alterado pelo:

- Regulamento de Execução (UE) n.º 2016/963 da Comissão, de 16 de junho de 2016

Requisitos técnicos e procedimentos administrativos no sector da aviação civil

Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil, alterado pelo:

- Regulamento (CE) n.º 1899/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 12 de dezembro de 2006
- Regulamento (CE) n.º 1900/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de dezembro de 2006
- Regulamento (CE) n.º 8/2008 da Comissão, de 11 de dezembro de 2007
- Regulamento (CE) n.º 859/2008 da Comissão, de 20 de agosto de 2008

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º, com exceção do artigo 4.º, n.º 1, do artigo 8.º, n.º 2, (segunda frase), dos artigos 12.º a 13.º e dos anexos I a III.

C. SEGURANÇA EXTRÍNSECA DA AVIAÇÃO

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 15.º, 18.º, 21.º e anexo.

Regulamento (CE) n.º 272/2009 da Comissão de 2 de abril de 2009 que complementa as normas de base comuns para a proteção da aviação civil definidas no anexo do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, alterado pelo:

- Regulamento (UE) n.º 297/2010 da Comissão, de 9 de abril de 2010
- Regulamento (UE) n.º 720/2011 da Comissão, de 22 de julho de 2011
- Regulamento (UE) n.º 1141/2011 da Comissão, de 10 de novembro de 2011
- Regulamento (UE) n.º 245/2013 da Comissão, de 19 de março de 2013

Regulamento (UE) n.º 1254/2009 da Comissão, de 18 de dezembro de 2009, relativo ao estabelecimento de critérios que permitam aos Estados-Membros derrogar às normas de base comuns no domínio da segurança da aviação civil e adotar medidas de segurança alternativas tal como alterado pelo Regulamento (UE) 2016/2096 da Comissão

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

Disposições aplicáveis: todas.

Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação, alterado pelo:

- Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/2426 da Comissão, de 18 de dezembro de 2015.

Disposições aplicáveis: todas, incluindo o anexo.

D. GESTÃO DO TRÁFEGO AÉREO

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

- Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de dezembro de 2009. Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 5.º (com exceção do artigo 1.º, n.º 4

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 4.º, 6.º, 9.º a 13.º.

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

- Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009

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

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

- Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 9.º.

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

- Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009

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

Desempenho e tarifação

Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede

Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece o regime comum de tarifação dos serviços de navegação aérea

Funções de rede

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

- Regulamento de Execução (UE) n.º 2014/970 da Comissão, de 12 de setembro de 2014
- Regulamento de Execução (UE) n.º 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017

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

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

- Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012
- Regulamento de Execução (UE) 2016/1006 da Comissão, de 22 de junho de 2016

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 15.º e anexo.

C(2011)4130

Decisão da Comissão, de 7 de julho de 2011, relativa à nomeação do gestor de rede para as funções de rede no âmbito da gestão do tráfego aéreo (ATM) do céu único europeu

Blocos funcionais de espaço aéreo

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

Interoperabilidade

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

- Regulamento (CE) n.º 30/2009 da Comissão, de 16 de junho de 2009

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

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

- Regulamento de Execução (UE) n.º 929/2010 da Comissão, de 18 de outubro de 2010
- Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012

- Regulamento de Execução (UE) n.º 428/2013 da Comissão, de 8 de maio de 2013
- Regulamento de Execução (UE) n.º 2120/2016/2120 da Comissão de 2 de dezembro de 2016

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 5.º e anexo.

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

- Regulamento (UE) n.º 283/2011 da Comissão, de 22 de março de 2011

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

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

- Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310 da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 14.º e anexos I a III.

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

- Regulamento de Execução (UE) 2016/2345, de 14 de dezembro de 2016

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

Regulamento (UE) n.º 73/2010 da Comissão, de 26 de janeiro de 2010, que estabelece os requisitos aplicáveis à qualidade dos dados aeronáuticos e da informação aeronáutica no céu único europeu, alterado pelo:

- Regulamento de Execução (UE) n.º 1029/2014 da Comissão, de 26 de setembro de 2014

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

Regulamento de Execução n.º 1206/2011 da Comissão, de 22 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos aplicáveis à identificação das aeronaves para efeitos da vigilância no céu único europeu

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

Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 da Comissão, de 22 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos para o desempenho e a interoperabilidade da vigilância no céu único europeu, alterado pelo:

- Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014 da Comissão, de 26 de setembro de 2014
- Regulamento de Execução (UE) 2017/386 da Comissão, de 6 de março de 2017

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 14.º e anexos I a IX.

Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 da Comissão, de 16 de novembro de 2012, que estabelece os requisitos de espaçamento dos canais de voz no céu único europeu, alterado pelo:

- Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013 da Comissão, de 10 de julho de 2013
- Regulamento de Execução (UE) 2016/2345 da Comissão, de 14 de dezembro de 2016

Disposições aplicáveis: artigo 1.º a 14.º e anexos I a V.

SESAR

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

- Regulamento (CE) n.º 1361/2008 do Conselho, de 16 de dezembro de 2008
- Regulamento (UE) n.º 721/2014 do Conselho, de 16 de junho de 2014

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

Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, relativo à definição de projetos comuns, ao estabelecimento de um mecanismo de governação e à identificação de medidas de incentivo para apoiar a execução do Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 15.º.

Regulamento de Execução (UE) n.º 716/2014 da Comissão, de 27 de junho de 2014, relativo à criação do projeto-piloto comum de apoio à aplicação do Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo

Espaço aéreo

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 9.º e anexo.

Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010, alterado pelo:

– Regulamento (UE) n.º 2015/340 da Comissão, de 20 de fevereiro de 2015

- Regulamento (UE) 2016/1185 da Comissão da Comissão, de 20 de julho de 2016

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º e anexo, incluindo os respetivos apêndices.

E. AMBIENTE E RUÍDO

Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente; alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1137/2008 e pela Diretiva 2015/996

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

Diretiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade

Disposições aplicáveis: artigo 14.º, n.º 1, alínea b), e n.º 2.

Diretiva 2006/93/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa à regulação da exploração dos aviões que dependem do anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, volume 1, segunda parte, capítulo 3, segunda edição (1988)

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

Regulamento (UE) n.º 598/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativo ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União no âmbito de uma abordagem equilibrada e que revoga a Diretiva 2002/30/CE

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

F. PROTEÇÃO DOS CONSUMIDORES

Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, alterado pelo:

- Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de maio de 2002

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

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 16.º.

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

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

G. ASPETOS SOCIAIS

Diretiva 89/391/CEE do Conselho, de 12 de junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho, alterada pela:

– Diretiva 2007/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 16.º.

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

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

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 20.º, 22.º a 23.º.
