

Bruxelas, 10 de maio de 2022
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
2022/0137(NLE)**

**8884/22
ADD 1**

**AVIATION 82
RELEX 613
ASIE 21**

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	6 de maio de 2022
para:	Secretário-geral do Conselho
n.º doc. Com.:	COM(2022) 193 final - ANEXO
Assunto:	ANEXO da Proposta de Decisão do Conselho relativa à celebração, em nome da União, do Acordo Geral de Transporte Aéreo entre os Estados membros da Associação das Nações do Sudeste Asiático e a União Europeia e os seus Estados-Membros

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2022) 193 final - ANEXO.

Anexo: COM(2022) 193 final - ANEXO



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 6.5.2022
COM(2022) 193 final

ANNEX

ANEXO

da

Proposta de Decisão do Conselho

relativa à celebração, em nome da União, do Acordo Geral de Transporte Aéreo entre os Estados membros da Associação das Nações do Sudeste Asiático e a União Europeia e os seus Estados-Membros

ANEXO

Acordo Geral de Transporte Aéreo

entre

**os Estados membros da Associação das Nações do Sudeste Asiático e
a União Europeia e os seus Estados-Membros**

Os Governos dos seguintes Estados:

**BRUNEI DARUSSALÃ,
REINO DO CAMBOJA,
REPÚBLICA DA INDONÉSIA,
REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POPULAR DO LAOS,
MALÁSIA,
REPÚBLICA DA UNIÃO DE MIANMAR,
REPÚBLICA DAS FILIPINAS,
REPÚBLICA DE SINGAPURA,
REINO DA TAILÂNDIA, e
REPÚBLICA SOCIALISTA DO VIETNAME,**

membros da Associação das Nações do Sudeste Asiático («ASEAN») (a seguir designados coletivamente «Estados membros da ASEAN» e, individualmente, «Estado membro da ASEAN»)

por um lado,

e

**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 ROMÉLIA,
A REPÚBLICA DA ESLOVÉNIA,
A REPÚBLICA ESLOVACA,
A REPÚBLICA DA FINLÂNDIA, e
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 coletivamente por «Estados-Membros da UE», ou, individualmente, por «Estado-Membro da UE»), e a A UNIÃO EUROPEIA, a seguir designada «União» ou «UE»,

por outro,

DESEJANDO promover os seus interesses no domínio do transporte aéreo como forma de contribuir para o estreitamento das relações políticas e económicas entre as duas regiões;

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

DESEJANDO melhorar os serviços aéreos e promover um sistema de aviação internacional baseado num ambiente justo e competitivo, na não-discriminação e numa concorrência aberta e leal entre transportadoras aéreas;

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 extrínseca das aeronaves, que comprometem a segurança de pessoas e bens, prejudicam o funcionamento das aeronaves e minam a confiança do público na segurança da aviação civil;

REGISTANDO que os Estados membros da ASEAN e os Estados-Membros da UE são Partes na Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944;

DETERMINADOS a maximizar os benefícios potenciais da cooperação regulamentar;

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

Desejando promover condições de concorrência equitativas para as transportadoras aéreas, reconhecendo os potenciais benefícios de uma concorrência leal e que certas subvenções podem afetar negativamente a concorrência e pôr em causa os objetivos fundamentais do presente Acordo;

TENCIONANDO tirar partido dos acordos no domínio da aviação e dos convênios existentes entre as Partes, 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, comunidades e outros beneficiários;

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

AFIRMANDO a necessidade de medidas urgentes para combater as alterações climáticas e para prosseguir a cooperação no sentido de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa no setor da aviação, em consonância com as disposições multilaterais nesta matéria, incluindo os instrumentos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI);

AFIRMANDO a importância da proteção dos interesses dos consumidores, incluindo a reconhecida pela Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Montreal, a 28 de maio de 1999, e da consecução de um nível elevado de proteção dos consumidores e reconhecendo a necessidade de uma cooperação mútua neste domínio;

RECONHECENDO que o aumento das oportunidades comerciais não se destina a minar os trabalhadores ou as normas laborais das Partes e reafirmando a importância de considerar os efeitos do presente Acordo para os trabalhadores, o emprego e as condições de trabalho e, bem assim, os benefícios que surgem quando os ganhos económicos significativos decorrentes de mercados abertos e competitivos são combinados com normas laborais elevadas;

REGISTANDO o desejo de explorar formas de facilitar um melhor acesso ao capital por parte do setor do transporte aéreo, com vista ao desenvolvimento do transporte aéreo;

DESEJANDO celebrar um acordo de transporte aéreo complementar à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944,

ACORDARAM NO SEGUINTE:

ARTIGO 1.º

ÂMBITO

1. O presente Acordo rege a prestação de serviços de transporte aéreo pelas transportadoras aéreas da União a partir, no interior ou com destino ao território dos Estados membros da ASEAN e, pelas transportadoras aéreas dos Estados membros da ASEAN, a partir do, no ou com destino ao território da União, bem como a prestação de determinados serviços relacionados com esses serviços de transporte aéreo, em conformidade com o presente Acordo.

2. Para evitar dúvidas, o presente Acordo não pode, em caso algum, ser interpretado como regendo a prestação de serviços de transporte aéreo por qualquer transportadora aérea de um Estado membro da ASEAN a partir de, dentro ou com destino ao território de outro Estado membro da ASEAN, ou a prestação de determinados serviços relacionados com esses serviços de transporte aéreo.

ARTIGO 2.º

Definições

1. Para efeitos do presente Acordo entende-se por:

- a) «Convenção de Chicago», a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, incluindo quaisquer anexos adotados nos termos do artigo 90.º da mesma, bem como quaisquer alterações aos anexos ou à Convenção, nos termos dos seus artigos 90.º e 94.º, desde que tais anexos e alterações tenham sido adotados por ambas as Partes;
- b) «Convenção de Montreal», a Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Montreal em 28 de maio de 1999;
- c) «Transporte aéreo», o transporte de passageiros, de bagagem, de carga e de correio em aeronaves, separadamente ou em combinação, proposto ao público a título oneroso ou em execução de um contrato de fretamento, incluindo serviços aéreos regulares e não regulares;
- d) «Determinação da nacionalidade», a conclusão de que uma transportadora aérea que propõe explorar serviços no âmbito do presente Acordo satisfaz os requisitos do artigo 4.º no que respeita à propriedade, controlo efetivo e local de estabelecimento principal;
- e) «Autoridades competentes», os organismos estatais ou as entidades responsáveis pelas funções reguladoras e administrativas que incumbem às Partes nos termos do presente Acordo;

- f) «Autoridade da concorrência», a autoridade ou autoridades competentes responsáveis pela aplicação do direito da concorrência de uma Parte, incluindo, no caso da União, a Comissão Europeia;
- g) «Direito da concorrência», o direito que regula, no âmbito da jurisdição de uma Parte, a seguinte conduta, caso possa afetar os serviços de transporte aéreo de, para, a partir ou no interior dessa Parte:
 - i) acordos entre transportadoras aéreas, decisões de associações de transportadoras aéreas e práticas concertadas que tenham por objetivo ou efeito a prevenção, restrição ou distorção da concorrência;
 - ii) abusos por parte de uma ou mais transportadoras aéreas de uma posição dominante; ou
 - iii) concentrações entre transportadoras aéreas que entrem significativamente uma concorrência efetiva, designadamente em resultado da criação ou do reforço de uma posição dominante;
- h) «Sistema informatizado de reserva» (a seguir designado «SIR»), um sistema informatizado que contém informações (incluindo horários, disponibilidade e tarifas) de mais do que uma transportadora aérea, com ou sem meios para efetuar reservas ou emitir bilhetes, na medida em que alguns ou todos estes serviços sejam disponibilizados aos assinantes, incluindo os «Sistemas Globais de Distribuição», na medida em que contenham produtos de transporte aéreo;
- i) «Discriminação», qualquer diferenciação sem justificação objetiva;
- j) «Controlo efetivo», uma relação constituída por direitos, contratos ou quaisquer outros meios, que individual ou conjuntamente, e tendo em conta as circunstâncias de facto ou de direito envolvidas, conferem a possibilidade de exercer, direta ou indiretamente, uma influência determinante sobre uma empresa, em especial mediante:
 - i) o direito de usufruto sobre a totalidade ou parte dos ativos da empresa;
 - ii) 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;

- k) «Determinação da aptidão», o reconhecimento 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, bem como os preceitos que regem a prestação desses serviços;
- l) «Custo total», o custo dos serviços prestados, que pode incluir os montantes adequados para os custos de capital e de amortização dos ativos, bem como os custos de manutenção, exploração, gestão e administração;
- m) «Transporte aéreo internacional», um transporte aéreo que atravessa o espaço aéreo sobre o território de dois ou mais Estados;
- (n) «Transações materiais», o fornecimento de bens e serviços de dimensão tal que tenham um impacto nas transportadoras aéreas das Partes de oportunidades justas e equitativas de concorrência;
- o) «Serviço não regular», um serviço de transporte aéreo que não é um serviço regular;
- p) «Parte», a União e os Estados-Membros da UE, por um lado, ou um Estado membro da ASEAN, por outro;
- q) «Partes»,
 - i) a União e os Estados-Membros da UE; e
 - ii) os Estados membros da ASEAN;
- r) «Estabelecimento principal», os serviços centrais ou a sede social de uma transportadora aérea no território da Parte em que são exercidas as suas principais funções financeiras e a fiscalização das suas operações, incluindo a gestão contínua da aeronavegabilidade;
- s) «Serviços regulares», uma série de voos, congregando cada um deles as seguintes características:
 - i) atravessar o espaço aéreo acima do território de mais de um Estado;
 - ii) ser efetuado por aeronaves para o transporte de passageiros, bagagem, correio e/ou carga a título oneroso ou

em execução de um contrato de fretamento, de modo a que cada voo esteja aberto ao público;

- iii) ser explorado de modo a assegurar o tráfego entre os mesmos dois ou mais pontos:
 - A) segundo um horário publicado, ou
 - B) quer mediante voos que, pela sua regularidade ou frequência, constituam, de forma patente, uma série sistemática;
- t) «Autoassistência em escala», a situação em que uma transportadora aérea presta diretamente a si própria 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; Na aceção da presente definição, não se consideram terceiras entre si as transportadoras aéreas quando:
 - i) uma detém uma participação maioritária na outra, ou
 - ii) a mesma entidade detém uma participação maioritária em cada uma delas;
- u) «Perturbação grave na economia de uma das Partes», uma crise excecional, temporária e significativa que afete toda a economia de um Estado membro da ASEAN ou de um Estado-Membro da UE, e não uma região ou um setor económico específicos;
- v) «Empresa pública», qualquer empresa envolvida numa atividade comercial em que:
 - i) uma Parte detém mais de 50 % do capital subscrito da empresa ou dos votos correspondentes às ações emitidas pela empresa; ou
 - ii) uma Parte exerce ou tem a possibilidade de exercer uma influência decisiva, direta ou indiretamente, em virtude da sua participação financeira ou das regras ou práticas relativas ao seu funcionamento, ou por quaisquer outros meios pertinentes para estabelecer essa influência decisiva sobre a empresa. Presume-se que uma Parte tem influência determinante quando pode, direta ou indiretamente, nomear mais de metade dos membros do órgão de administração, de gestão ou de supervisão da empresa;

- w) «Escala para fins não comerciais», uma aterragem para qualquer fim que não seja o de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem, carga e/ou correio no transporte aéreo;
- x) «Subvenção», qualquer contribuição financeira concedida pelo governo ou por qualquer outro organismo público, incluindo:
- i) a transferência direta de fundos, nomeadamente, subvenções, empréstimos ou entradas de capital, a potencial transferência direta de fundos, ou a aceitação de passivos, designadamente garantias de empréstimo, injeções de capital, participação no capital, proteção contra a falência ou seguros;
 - ii) a renúncia ou a não cobrança de receitas normalmente devidas;
 - iii) a prestação de bens ou serviços que não sejam infraestruturas de carácter geral, ou a aquisição de bens ou serviços; ou
 - iv) a realização de pagamentos a um mecanismo de financiamento, ou a habilitação ou instrução de um organismo privado de executar uma ou diversas funções dos tipos enumerados no n.º 1, alínea x), subalíneas i) a iii), do presente artigo, que normalmente incumbiriam ao Estado ou a outro organismo público, e a prática seguida não difira realmente da prática normal do Estado,
- limitados a uma entidade ou setor, ou grupo de entidades ou setores, sob a jurisdição da autoridade que concede a subvenção e que confira um benefício às transportadoras aéreas. Entende-se que a concessão de uma intervenção financeira por um governo ou organismo público não confere nenhuma vantagem se um operador privado numa economia de mercado, em igualdade de circunstâncias com esse organismo público e apenas motivado por perspectivas de rentabilidade, tivesse concedido a mesma intervenção financeira;
- y) «Tarifa», quaisquer bilhetes, montantes ou taxas cobradas pelas companhias aéreas, incluindo os seus agentes, por um serviço de transporte aéreo de passageiros, bagagem e/ou carga (à exceção do correio), bem como as condições que regulam a disponibilidade de tais bilhetes, montantes ou taxas;
- z) «Território», para os Estados membros da ASEAN, o território terrestre, as águas interiores, as águas arquipelágicas, o mar territorial, o fundo marinho e o seu subsolo, bem como o espaço aéreo sobre eles; e, para a União, o território terrestre, as águas interiores e o mar territorial a que se aplicam os Tratados da UE e

nas condições neles previstas, bem como o fundo marinho e o seu subsolo e o espaço aéreo sobre os mesmos; e

- aa) «Taxa de utilização», uma taxa imposta às transportadoras aéreas pela oferta de infraestruturas ou serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo serviços e instalações conexos, ou uma taxa relacionada com o ruído, e inclui taxas para resolver problemas locais de qualidade do ar nos aeroportos ou nas suas imediações. Para evitar dúvidas, esta definição não inclui regimes para fazer face às emissões relacionadas com o clima provenientes da aviação internacional.

ARTIGO 3.º

Concessão de direitos

Plano de rotas

1. Os Estados membros da ASEAN autorizam as transportadoras aéreas da União a operar nas seguintes rotas:

Quaisquer pontos na União — Quaisquer pontos intermédios — Quaisquer pontos nesse Estado membro da ASEAN — Quaisquer pontos além.

Para efeitos das rotas acima referidas, os pontos intermédios e pontos além devem incluir um ou mais pontos em qualquer outro Estado membro da ASEAN.

2. A União e os seus Estado-Membros autorizam as transportadoras aéreas de um Estado membro da ASEAN a operar nas seguintes rotas:

Quaisquer pontos nesse Estado membro da ASEAN — Quaisquer pontos intermédios — Quaisquer pontos na União — Quaisquer pontos além.

Para efeitos das rotas acima referidas, os pontos na União devem incluir um ou mais pontos em qualquer outro Estado-Membro da UE.

Direitos de tráfego

3. As Partes concedem mutuamente os seguintes direitos para a realização de transportes aéreos internacionais pelas respetivas transportadoras aéreas:

- a) O direito de sobrevoar o território da Parte que concede a licença sem desembarque;

- b) O direito de efetuar escalas para fins não comerciais no território da Parte que concede a licença;
- c) O direito de as transportadoras aéreas de um Estado membro da ASEAN efetuarem transportes aéreos internacionais, através de serviços regulares e não regulares de passageiros, carga e combinados, entre quaisquer pontos nesse Estado membro da ASEAN e quaisquer pontos na União (direitos de tráfego de terceira e quarta liberdades);
- d) O direito de as transportadoras aéreas da União efetuarem transportes aéreos internacionais, através de serviços regulares e não regulares de passageiros, carga e combinados, entre quaisquer pontos na União e quaisquer pontos nos Estados membros da ASEAN (direitos de tráfego de terceira e quarta liberdades);
- e) O direito de as transportadoras aéreas de um Estado membro da ASEAN efetuarem transportes aéreos internacionais através de serviços regulares e não regulares de passageiros, carga ou combinados, entre quaisquer pontos num Estado-Membro da UE e quaisquer pontos noutro Estado-Membro da UE ou quaisquer pontos num país terceiro, no âmbito de um serviço com origem ou destino nesse Estado membro da ASEAN (direitos de tráfego de quinta liberdade), sob reserva do n.º 4 do presente artigo;
- f) O direito de as transportadoras aéreas da União efetuarem transportes aéreos internacionais através de serviços regulares e não regulares de passageiros, carga ou combinados, entre quaisquer pontos num Estado membro da ASEAN e quaisquer pontos noutro Estado membro da ASEAN ou quaisquer pontos num país terceiro, no âmbito de um serviço com origem ou destino na União (direitos de tráfego de quinta liberdade), sob reserva do n.º 5 do presente artigo; e
- g) Restantes direitos estabelecidos no presente Acordo.

4. No que diz respeito aos serviços de passageiros e combinados, os direitos concedidos ao abrigo do n.º 3, alínea e), do presente artigo estão sujeitos, para cada Estado membro da ASEAN, às seguintes condições:

- a) Um máximo de sete (7) voos semanais com partida ou chegada a cada Estado-Membro da UE podem ser efetuados em cada direção imediatamente após a entrada em vigor do presente Acordo;
- b) Após dois (2) anos, podem ser efetuados em cada direção, no máximo, sete (7) voos semanais adicionais com partida ou chegada a cada Estado-Membro da UE; e

- c) Os voos operados ao abrigo do n.º 4, alínea b), do presente artigo não podem servir rotas entre um Estado-Membro da UE e um país terceiro que já estejam a ser servidas por uma transportadora aérea da União. Para efeitos do presente número, considera-se que uma rota é servida por uma transportadora aérea da União se essa transportadora explorar a referida rota através de serviços regulares com as suas próprias aeronaves, com aeronaves alugadas com ou sem tripulação ou, no caso de serviços sem escala, através da partilha de códigos.
5. No que diz respeito aos serviços de passageiros e combinados, os direitos concedidos ao abrigo do n.º 3, alínea f), do presente artigo estão sujeitos, para cada Estado-Membro da UE, às seguintes condições:
- a) Um máximo de sete (7) voos semanais com partida ou chegada a cada Estado membro da ASEAN podem ser efetuados em cada direção imediatamente após a entrada em vigor do presente Acordo;
 - b) Após dois (2) anos, podem ser efetuados em cada direção, no máximo, sete (7) voos semanais adicionais com partida ou chegada a cada Estado membro da ASEAN; e
 - c) Os voos operados ao abrigo do n.º 5, alínea b), do presente artigo não podem servir rotas entre um Estado membro da ASEAN e um país terceiro que já estejam a ser servidas por uma transportadora aérea desse Estado membro da ASEAN. Para efeitos do presente número, considera-se que uma rota é servida por uma transportadora aérea de um Estado membro da ASEAN se essa transportadora explorar a referida rota através de serviços regulares com as suas próprias aeronaves, com aeronaves alugadas com ou sem tripulação ou, no caso de serviços sem escala, através da partilha de códigos.

Flexibilidade operacional

6. As transportadoras aéreas de cada Parte podem, em qualquer um dos voos ou em todos os seus voos e, ao seu critério, nas rotas especificadas no n.ºs 1 e 2 do presente artigo:
- 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, independentemente da combinação ou ordem, em conformidade com o disposto no n.º 3 do presente artigo;

- d) Omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
- e) Transferir tráfego de qualquer das suas aeronaves para outra, em qualquer ponto (mudança de calibre);
- f) Fazer paragens em rota em qualquer ponto dentro ou fora do território de qualquer das Partes;
- g) Transportar tráfego em trânsito através do território da outra Parte;
- h) Combinar tráfego a bordo da mesma aeronave, independentemente da origem desse tráfego; e
- i) Servir mais de um ponto no mesmo Estado-Membro da UE ou Estado membro da ASEAN, durante o mesmo serviço (concatenação de destinos).

7. A flexibilidade operacional prevista no n.º 6 do presente artigo pode ser exercida sem limitação direcional ou geográfica, desde que:

- a) Os serviços das transportadoras aéreas de um Estado membro da ASEAN sirvam um ponto nesse Estado membro da ASEAN; e
- b) Os serviços das transportadoras aéreas da União sirvam um ponto na União.

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

9. Nenhuma das disposições do presente Acordo será interpretada como conferindo qualquer dos seguintes direitos:

- a) No que diz respeito aos Estados membros da ASEAN, o direito de qualquer das suas transportadoras aéreas de embarcar, em qualquer Estado-Membro da UE, passageiros, bagagem, carga e/ou correio transportados a título oneroso ou locativo e com destino a outro ponto situado nesse mesmo Estado-Membro da UE; e

- b) No que diz respeito à União, o direito das suas transportadoras aéreas de embarcar, em qualquer Estado membro da ASEAN, passageiros, bagagem, carga e/ou correio transportados a título oneroso ou locativo e com destino a outro ponto situado nesse mesmo Estado membro da ASEAN.

ARTIGO 4.º

Licenças de exploração e autorizações técnicas

1. Após receção de um pedido de autorização de operação apresentado por uma transportadora aérea de uma das Partes, a outra Parte emite as autorizações de operação e as licenças técnicas adequadas no prazo processual mais curto, desde que estejam preenchidas todas as seguintes condições:

a) No caso de uma transportadora aérea de um Estado membro da ASEAN:

- i) a transportadora aérea tenha o seu estabelecimento principal nesse Estado membro da ASEAN e seja titular de uma licença de exploração válida, em conformidade com a legislação do mesmo Estado membro da ASEAN;
- ii) o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pelo Estado membro da ASEAN 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 seja efetivamente controlada por esse Estado membro da ASEAN e/ou por nacionais desse país;

b) No caso de uma transportadora aérea da União:

- i) a transportadora aérea esteja estabelecida no território da União, e seja titular de uma licença de exploração válida, em conformidade com o direito da União;
- ii) o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da UE 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 seja efetivamente

controlada por um ou mais Estados-Membros da UE, por outros Estados Partes no Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, pela Suíça, por nacionais desses Estados ou por uma combinação dos mesmos;

- c) Sejam respeitados os artigos 15.º e 16.º; e
- d) A transportadora aérea preencha os requisitos estabelecidos nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas à prestação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que analisa o pedido.

2. Para efeitos do presente artigo e do artigo 5.º, a prova do controlo regulamentar efetivo de uma transportadora aérea inclui o seguinte:

- a) A transportadora aérea em causa seja titular de uma licença ou autorização de exploração válida emitida pela autoridade competente da Parte em causa e que satisfaça os critérios dessa Parte que emite a licença ou autorização de exploração para a exploração de serviços aéreos internacionais; e
- b) Essa Parte tem e mantém programas de supervisão da segurança intrínseca e extrínseca para essa transportadora aérea em conformidade com as normas da OACI.

3. Ao emitirem licenças de exploração e autorizações técnicas, as Partes tratam todas as transportadoras aéreas da outra Parte de forma não discriminatória.

4. Quando recebe um pedido de autorização de exploração de uma transportadora aérea de uma das Partes, a outra Parte reconhece qualquer decisão relativa à capacidade e/ou à nacionalidade feita pela primeira Parte em relação à referida transportadora aérea, como se tal decisão tivesse sido tomada pelas suas próprias autoridades competentes, e não procede a nenhum inquérito nessa matéria, exceto nos casos previstos no artigo 5.º, n.º 2. Para evitar dúvidas, o presente número não abrange o reconhecimento de decisões tomadas a respeito de certificados ou licenças em matéria de segurança intrínseca da aviação, medidas de segurança extrínseca da aviação, ou cobertura de seguro.

ARTIGO 5.º

Recusa, revogação, suspensão ou limitação das licenças de exploração ou autorizações técnicas

1. Uma das Partes pode recusar, revogar, suspender, impor condições ou limitar as licenças de exploração ou autorizações técnicas de uma transportadora aérea de outra Parte, ou, de outro modo, recusar, suspender, impor condições ou limitar as operações de uma transportadora aérea da outra Parte sempre que:

a) No caso de uma transportadora aérea de um Estado membro da ASEAN:

- i) a transportadora aérea não tenha o seu estabelecimento principal nesse Estado membro da ASEAN e não seja titular de uma licença de exploração válida, em conformidade com a legislação do mesmo Estado membro da ASEAN; ou
- ii) o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea não seja exercido ou não seja mantido pelo Estado membro da ASEAN responsável pela emissão do respetivo certificado de operador aéreo e a autoridade competente não esteja claramente identificada; ou
- iii) a transportadora aérea não seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, e não seja efetivamente controlada por esse Estado membro da ASEAN e/ou por nacionais desse país;

b) No caso de uma transportadora aérea da União:

- i) a transportadora aérea não esteja estabelecida no território da União ou não seja titular de uma licença de exploração válida, em conformidade com o direito da União; ou
- ii) o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea não seja exercido ou não seja mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do respetivo certificado de operador aéreo e a autoridade competente não esteja claramente identificada; ou
- iii) a transportadora aérea não seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, e não seja efetivamente controlada por um ou mais Estados-Membros da UE, por outros Estados Partes no Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, pela Suíça, por nacionais desses Estados ou por uma combinação dos mesmos; ou

c) A transportadora aérea não tenha cumprido as disposições legislativas e regulamentares referidas no artigo 7.º.

2. Se uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que uma transportadora aérea da outra Parte se encontra nalguma das situações previstas no n.º 1 do presente artigo, essa Parte pode apresentar um pedido de consulta da outra Parte.

3. Tais consultas devem ter início o mais rapidamente possível e não ter lugar além de trinta (30) dias a contar da data da receção desse pedido. A ausência de acordo satisfatório no prazo de trinta (30) dias ou num período acordado, a contar da data de início dessas consultas, ou a ausência de ação corretiva acordada, dão lugar à tomada de medidas pela Parte que solicitou as consultas no sentido de recusar, revogar, suspender, impor condições ou limitar a licença de exploração ou as autorizações técnicas da transportadora aérea em causa, ou de outro modo recusar, suspender, impor condições ou limitar as operações da transportadora aérea em causa, a fim de garantir o cumprimento do disposto nos artigos 4 e 7.

4. Não obstante o disposto no n.º 3 do presente artigo, no que respeita ao n.º 1, alínea c), uma Parte pode tomar medidas imediatas ou urgentes sempre que tal for requerido por uma emergência, ou para evitar novos casos de incumprimento. Para evitar dúvidas, a repetição do incumprimento exige que a questão do incumprimento já tenha sido suscitada entre as autoridades competentes das Partes.

5. O presente artigo não limita os direitos de qualquer das Partes de recusar, revogar, suspender, impor condições ou limitar a licença de exploração ou a autorização técnica de uma transportadora aérea ou das transportadoras aéreas de outra Parte, nem de outro modo recusar, suspender, impor condições ou limitar as operações de uma transportadora aérea ou transportadoras aéreas de outra Parte, em conformidade com o disposto nos artigos 8.º, 15.º, 16.º ou 25.º.

ARTIGO 6.º

Liberalização da propriedade e controlo

As Partes reconhecem os benefícios potenciais da liberalização progressiva da propriedade e do controlo das respetivas transportadoras aéreas. As Partes podem explorar no Comité Misto referido no artigo 23.º, oportunamente, a liberalização recíproca da propriedade e do controlo das transportadoras aéreas. O Comité Misto pode posteriormente propor alterações ao presente Acordo, em conformidade com o artigo 23.º, n.º 4, alínea f), e com o artigo 28.º.

ARTIGO 7.º

Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares

1. Ao entrarem, permanecerem ou saírem do território de outra Parte, as transportadoras aéreas de uma Parte devem cumprir as disposições legislativas e regulamentares no que respeita à entrada, operação no interior ou saída de aeronaves afetas aos transportes aéreos internacionais.

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

3. Cada uma das Partes autoriza, no seu território, as transportadoras aéreas da outra Parte 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.

ARTIGO 8.º

Concorrência leal

1. As Partes acordam em que o seu objetivo comum consiste em criar um ambiente justo e concorrencial em que as transportadoras aéreas das Partes beneficiem de oportunidades justas e equitativas de concorrência na prestação de serviços de transporte aéreo.

2. A fim de atingir o objetivo referido no n.º 1 do presente artigo, as Partes:

- a) Adotam ou mantêm o direito da concorrência;
- b) Criam ou mantêm uma autoridade da concorrência independente do ponto de vista operacional, dotada de todos os poderes e recursos necessários, que aplique efetivamente o direito da concorrência da Parte. As decisões da autoridade da concorrência são passíveis de recurso e de revisão por um órgão jurisdicional dessa Parte;
- c) Eliminam, no âmbito das respetivas jurisdições, todas as formas de discriminação ou práticas desleais que afetem negativamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência das transportadoras aéreas de outra Parte na prestação de serviços de transporte aéreo. Para evitar dúvidas, nenhuma disposição do n.º 2, alínea c), do presente artigo inclui os comportamentos descritos no artigo 2.º, n.º 1, alínea g); e
- d) Não concedem nem mantêm subvenções a qualquer transportadora aérea no caso destas afetarem negativamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência entre as transportadoras aéreas da outra Parte na prestação de serviços de transporte aéreo.

3. Não obstante o disposto na alínea d) do n.º 2 do presente artigo, podem ser concedidos:

a) Qualquer tipo de apoio a transportadoras aéreas insolventes ou em situação precária, desde que:

- i) tal apoio esteja subordinado a um plano de reestruturação credível baseado em hipóteses realistas com vista a assegurar que a transportadora aérea em situação precária recupere num prazo razoável a viabilidade a longo prazo; e
- ii) a transportadora aérea em causa, bem como os respetivos investidores ou acionistas contribuam de forma significativa para os custos da reestruturação;

b) Apoio temporário à tesouraria a uma transportadora aérea em situação precária sob a forma de garantias de empréstimo ou empréstimos limitados ao montante necessário para que a transportadora aérea em causa se mantenha em atividade durante o tempo necessário para adotar um plano de reestruturação ou de liquidação;

c) Desde que sejam limitados aos montantes mínimos necessários para atingir o seu objetivo e que os efeitos sobre a prestação de serviços de transporte aéreo entre as Partes sejam reduzidos ao mínimo:

- i) subvenções para remediar os danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários;
- ii) subvenções para sanar perturbações graves na economia de uma das Partes;
- iii) subvenções a transportadoras aéreas encarregadas da execução de obrigações de serviço público claramente definidas, necessárias para satisfazer necessidades de transporte essenciais da população que não possam ser satisfeitas simplesmente pelo mercado, desde que essas subvenções se limitem a uma remuneração razoável para a prestação dos serviços aéreos em causa; e
- iv) subvenções disponíveis para todas as transportadoras aéreas que não estejam, *de jure* ou *de facto*, limitadas a determinadas transportadoras aéreas.

4. As Partes devem assegurar que cada uma das suas transportadoras aéreas que presta serviços de transporte aéreo ao abrigo do presente Acordo publique ou, caso contrário, prepare, a pedido e com periodicidade anual um relatório financeiro e uma ficha financeira anexa, que sejam objeto de auditoria independente em

conformidade com normas internacionalmente reconhecidas em matéria de divulgação de informação financeira sobre contabilidade e finanças, tais como as Normas Internacionais de Relato Financeiro. Em qualquer caso, as subvenções devem ser identificadas separadamente no relatório financeiro.

5. No que se refere aos transportes aéreos, cada Parte assegura que as transações significativas entre as suas transportadoras aéreas e os prestadores de bens e serviços que sejam empresas públicas (independentemente da forma que assumam) dessa Parte se baseiem em condições comerciais equivalentes às que prevalecem nas transações em condições normais de mercado.

6. A pedido de outra Parte, cada Parte fornecerá à outra Parte, no prazo de trinta (30) dias ou num prazo acordado, as informações pertinentes que possam ser razoavelmente solicitadas para assegurar o cumprimento do disposto no presente artigo. Tal pode incluir informações adicionais relativas às subvenções e aos elementos mencionados nos n.ºs 4 e 5 do presente artigo. Se tal lhes for solicitado, essas informações serão objeto de tratamento confidencial pela Parte que as recebe.

7. Se uma ou várias Partes (a seguir designadas coletivamente por «parte iniciadora» para efeitos do presente artigo) considerarem que as oportunidades justas e equitativas de concorrência das suas transportadoras aéreas são negativamente afetadas por:

- a) Discriminação ou práticas desleais proibidas nos termos do n.º 2, alínea c), do presente artigo;
- b) Uma subvenção proibida nos termos do n.º 2, alínea d), do presente artigo, com exceção das enumeradas no n.º 3 do presente artigo; ou
- c) A não prestação das informações solicitadas nos termos do n.º 6 do presente artigo,

pode proceder em conformidade com os n.ºs 8 a 10 do mesmo.

8. A parte postulante deve apresentar um pedido por escrito de consulta à Parte ou Partes em causa (a seguir designadas coletivamente por «Parte requerida» para efeitos do presente artigo). As consultas devem ter início no prazo de trinta (30) dias a contar da receção do pedido, salvo acordo das Partes em contrário.

9. Se a parte postulante e a parte requerida não chegarem a acordo sobre a questão no prazo de sessenta (60) dias a contar da data de receção do pedido de realização de consultas, a parte postulante pode tomar medidas contra a totalidade ou parte das transportadoras aéreas da parte requerida que tenham participado na conduta contestada ou que tenham beneficiado da discriminação, das práticas desleais ou das subvenções em questão.

10. As medidas tomadas nos termos do n.º 9 devem ser adequadas, proporcionadas e limitadas no seu âmbito e na sua duração ao estritamente

necessário, a fim de mitigar o prejuízo para as transportadoras aéreas da Parte postulante e suprimir a vantagem indevida obtida pelas transportadoras aéreas da parte requerida.

11. Sempre que as questões relativas ao presente artigo sejam submetidas ao procedimento de resolução de litígios previsto no artigo 25.º:

- a) Não obstante o disposto no artigo 25.º, n.ºs 2 e 3, o litígio pode ser imediatamente remetido para uma pessoa ou organismo para decisão, ou submetido a arbitragem; e
- b) Os prazos previstos no artigo 25.º, n.ºs 10, 11 e 12, são reduzidos para metade.

12. Nada no presente Acordo afeta, limita ou põe em causa de forma alguma a autoridade ou as competências das autoridades da concorrência das Partes ou dos tribunais que analisam as decisões dessas autoridades. Qualquer ação empreendida nos termos do n.º 9 do presente artigo por uma Parte postulante não prejudica as eventuais medidas tomadas pelas referidas autoridades e tribunais, incluindo os da Parte postulante. As ações e medidas das autoridades de concorrência das Partes e dos órgãos jurisdicionais que reapreciam as decisões dessas autoridades são excluídas do mecanismo de resolução de litígios previsto no artigo 25.º.

ARTIGO 9.º

Exercício de uma atividade comercial

1. As Partes acordam em que os obstáculos ao exercício da atividade empresarial por parte das suas transportadoras aéreas comprometeriam os benefícios decorrentes do presente Acordo. As Partes acordam em cooperar na eliminação desses obstáculos, sempre que tais obstáculos sejam suscetíveis de entravar as operações comerciais, criar distorções da concorrência ou afetar a igualdade de oportunidades de concorrência.

2. O Comité Misto acompanha os progressos realizados na eliminação eficaz dos obstáculos ao exercício das atividades empresariais com que se deparam as transportadoras aéreas das Partes.

ARTIGO 10.º

Operações comerciais

1. As Partes concedem mutuamente os direitos previstos nos n.ºs 2 a 17 do presente artigo. As transportadoras aéreas das Partes não são obrigadas a manter um parceiro local para efeitos do presente artigo.

Representantes das transportadoras aéreas

2. As transportadoras aéreas de cada Parte são autorizadas a estabelecer livremente escritórios e instalações no território de outra Parte, na medida do necessário para prestar serviços ao abrigo do presente Acordo, na medida do possível e sem discriminação.

3. Sem prejuízo das regras de segurança intrínseca e extrínseca, se essas instalações estiverem situadas num aeroporto, podem estar sujeitas a limitações por motivos de disponibilidade de espaço.

4. As transportadoras aéreas de cada Parte têm direito, nos termos das disposições legislativas e regulamentares da outra Parte relativas a entrada, residência e emprego, a introduzir e manter no território da outra Parte o pessoal administrativo, de gestão, de vendas, técnico, operacional e de outras especialidades, necessário para apoiar a prestação de serviços de transporte aéreo. As Partes devem acelerar a concessão de autorizações de trabalho, se necessário, ao pessoal contratado para os escritórios referido no presente número, incluindo ao que exerce certas funções temporárias, sem prejuízo das disposições legislativas e regulamentares em vigor.

Assistência em escala

5. a) Sem prejuízo do disposto na alínea b) do n.º 5 do presente artigo, as transportadoras aéreas de

cada Parte, no que respeita à assistência em escala no território de outra Parte, ficam autorizadas a:

i) prestar a sua própria assistência em escala (autoassistência); ou

ii) seleccionar entre os prestadores concorrentes, caso esses prestadores prestem, no todo ou em parte, serviços de assistência em escala, em conformidade com as disposições legislativas e regulamentares da Parte em causa.

b) O n.º 5, alínea a), do presente artigo está sujeito a considerações de segurança intrínseca e extrínseca e a condicionamentos físicos ou operacionais. Se essas considerações impedirem ou limitarem a autoassistência em escala e não houver concorrência efetiva entre prestadores de serviços de assistência em escala, a Parte em causa certifica-se de que todas as transportadoras aéreas dispõem do conjunto destes serviços em condições equitativas e adequadas; os preços destes serviços devem ser fixados segundo critérios pertinentes, objetivos, transparentes e não discriminatórios.

Atribuição de faixas horárias nos aeroportos

6. Cada Parte certifica-se de que os procedimentos, orientações e regras relativos à atribuição das faixas horárias aplicáveis nos aeroportos situados no seu território são aplicados de forma transparente, eficaz e não discriminatória, e de maneira oportuna.

Planos operacionais, programas e horários

7. As Partes podem solicitar, em intenção das suas autoridades competentes, a título meramente informativo, a notificação dos planos operacionais, programas ou horários dos serviços aéreos prestados no âmbito do presente Acordo. Se uma Parte exigir tal notificação, deve minimizar os encargos administrativos relacionados com os requisitos e procedimentos de notificação que incumbem aos intermediários de transporte aéreo e às transportadoras aéreas da outra Parte.

Vendas, despesas realizadas localmente e transferência de fundos

8. As transportadoras aéreas de cada Parte são autorizadas a vender serviços de transporte aéreo e serviços conexos, tanto próprios como de qualquer outra transportadora aérea, no território de outra Parte. Uma transportadora aérea pode, se assim o entender, fazê-lo diretamente e/ou através dos seus agentes de vendas, de outros intermediários por si designados, da Internet ou de qualquer outro canal disponível. A venda e a compra desses serviços de transporte e serviços conexos são autorizadas na moeda do território da venda ou compra ou em divisas livremente convertíveis.

9. As transportadoras aéreas de cada Parte são autorizadas a pagar as despesas locais, incluindo as compras de combustível no território de outra Parte, em moeda local ou, se assim o entenderem, em moedas livremente convertíveis à taxa de câmbio do mercado.

10. a) As transportadoras aéreas de cada Parte são autorizadas, mediante pedido, a converter:

As receitas locais em moedas livremente convertíveis e remetem essas receitas a qualquer momento, seja de que forma for, do território de outra Parte para o país da sua escolha. A conversão e remessa devem ser prontamente autorizadas, sem restrições nem tributação, à taxa oficial de câmbio aplicável às transações e remessas correntes na data de apresentação do primeiro pedido de remessa pela transportadora. A conversão e a remessa não são sujeitas a nenhuma taxa, exceto as normalmente cobradas pelos bancos para efetuar estas operações.

b) Sempre que, em circunstâncias excepcionais, os movimentos de capitais e os pagamentos, incluindo transferências, causem ou ameacem causar graves dificuldades ao funcionamento da economia de uma Parte, essa Parte pode tomar medidas que restrinjam os direitos previstos no n.º 10, alínea a), do presente artigo, desde que essas medidas sejam temporárias e estritamente necessárias para fazer face a essas dificuldades. Tais medidas não devem constituir um meio de discriminação arbitrária ou injustificada em relação às

transportadoras aéreas das outras Partes em comparação com as transportadoras de qualquer outro país.

Acordos de cooperação comercial

11. Ao explorar ou prestar serviços de transporte aéreo nos termos do presente Acordo, as companhias aéreas de cada Parte podem 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;
- b) Uma ou várias transportadoras aéreas de um país terceiro; e
- c) Um ou mais prestadores 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) a transportadora responsável pela comercialização detenha os direitos de rota subjacentes adequados, e iii) os acordos de cooperação preencham os requisitos a que estão normalmente sujeitos.

12. Ao explorar ou prestar serviços de transporte aéreo nos termos do presente Acordo, em conformidade com o disposto no artigo A, as transportadoras aéreas de cada Parte podem celebrar acordos de cooperação comercial, nomeadamente no domínio da reserva de capacidade ou da partilha de códigos com uma transportadora aérea a explorar um trajeto nacional, desde que:

- a) O trajeto nacional faça parte de uma viagem internacional; e
- b) Os acordos preencham os requisitos a que estão normalmente sujeitos.

Para efeitos do presente número, entende-se por «trajeto nacional», uma rota em que a transportadora exploradora pertence à União Europeia, situada no território de um Estado-Membro da União Europeia; e, se a transportadora operadora do trajeto nacional for uma transportadora de um Estado membro da ASEAN, uma rota no território desse Estado membro da ASEAN.

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

Serviços intermodais

14. No que se refere ao transporte de passageiros, os prestadores 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 prestado por uma transportadora aérea em seu próprio nome.

15. Não obstante qualquer outra disposição do presente Acordo, as transportadoras aéreas e os prestadores indiretos de serviços de transporte de carga das Partes 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 ou em países terceiros, nomeadamente serviços de transporte de e para todos os aeroportos 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 tem acesso às infraestruturas e aos serviços aduaneiros do aeroporto. As transportadoras aéreas podem optar por efetuar o seu próprio transporte de superfície ou por prestar esse serviço através de acordos estabelecidos com outros prestadores de serviços de transporte de superfície, incluindo o transporte de superfície realizado por outras transportadoras aéreas e prestadores indiretos de serviços de transporte aéreo de carga. Estes serviços de transporte intermodal de carga podem ser oferecidos a um preço único, combinando o transporte aéreo e de superfície, desde que os expedidores não sejam induzidos em erro sobre as características do transporte.

Locação

16. As transportadoras aéreas de cada Parte são autorizadas a prestar serviços de transporte aéreo ao abrigo do presente Acordo:

- a) Utilizando aeronaves em regime de locação, sem tripulação, de qualquer locador;
- b) Utilizando aeronaves em regime de locação, com tripulação, de outras transportadoras aéreas da mesma Parte, enquanto transportadora aérea locatária; ou
- c) Utilizando aeronaves em regime de locação, com tripulação, proveniente de transportadoras de um país que não o da transportadora aérea locatária, desde que a locação se justifique com base em necessidades excecionais, capacidade sazonal ou dificuldades operacionais do locatário e a locação não exceda a duração estritamente necessária para preencher essas necessidades ou ultrapassar essas dificuldades.

17. As Partes em causa podem requerer que os acordos de locação sejam aprovados pelas respetivas autoridades competentes para efeitos de verificação do cumprimento das condições definidas no presente número e dos requisitos aplicáveis

em matéria de segurança intrínseca e extrínseca. Contudo, sempre que uma Parte exija tal aprovação, deve porfiar por acelerar os procedimentos de aprovação e minimizar o ónus administrativo para as transportadoras aéreas em causa. A fim de evitar dúvidas, o disposto no presente número não prejudica as disposições legislativas e regulamentares de uma Parte no que respeita à locação de aeronaves por transportadoras aéreas dessa Parte.

ARTIGO 11.º

Direitos aduaneiros e outros encargos

1. À chegada ao território de outra Parte, as aeronaves utilizadas no transporte aéreo internacional pelas transportadoras aéreas de uma Parte, o seu equipamento normal, combustível, lubrificantes, consumíveis técnicos, equipamento de terra, peças sobressalentes (incluindo motores), provisões de bordo (nomeada, mas não exclusivamente, alimentos e bebidas, incluindo álcool, tabaco e demais produtos para venda ou consumo dos passageiros, em quantidades limitadas, durante o voo) e outros artigos destinados à exploração ou a manutenção das aeronaves utilizadas no transporte aéreo internacional, estão isentos, em condições de reciprocidade, em toda a medida do possível ao abrigo das respetivas disposições legislativas e regulamentares internas das Partes e na condição de esses equipamentos e provisões permanecerem a bordo da aeronave, de todas as restrições à importação, impostos sobre a propriedade e sobre o capital, direitos aduaneiros, impostos especiais de consumo, encargos de inspeção, imposto sobre o valor acrescentado (IVA) ou outros impostos indiretos similares e outros emolumentos e taxas equiparadas:

- a) Impostas pelas autoridades competentes dessa outra Parte; e
- b) Não calculados no custo dos serviços prestados.

Para evitar dúvidas, as aeronaves e outros bens referidos no presente número são considerados bens móveis, e nenhuma disposição do presente artigo afeta a validade e a aplicação do artigo 24.º da Convenção de Chicago.

2. As Partes isentarão ainda, na medida do possível ao abrigo da legislação e regulamentação internas e numa base recíproca, dos impostos, imposições, direitos, emolumentos e taxas referidos no n.º 1 do presente artigo, à exceção das taxas sobre o custo dos serviços prestados:

- a) As provisões de bordo introduzidas ou fornecidas no território de uma Parte e embarcadas em quantidades razoáveis para consumo nos voos de partida das aeronaves que uma transportadora aérea da outra Parte utiliza no transporte aéreo internacional, ainda que essas provisões se destinem a ser consumidas num troço da viagem efetuado sobre o território da referida Parte;
- b) Equipamento de terra e peças sobressalentes (incluindo motores) introduzidos no território de outra Parte para efeitos de assistência

técnica, manutenção ou reparação de aeronaves de uma transportadora aérea de uma Parte utilizadas no transporte aéreo internacional, mesmo que esses equipamentos e peças sobresselentes se destinem a ser utilizados num troço da viagem efetuado sobre o referido território;

- c) Os combustíveis, lubrificantes e consumíveis técnicos importados ou fornecidos no território de uma Parte para serem usados numa aeronave de uma transportadora aérea da outra Parte que assegura um serviço aéreo internacional, ainda que esses artigos se destinem a ser usados num troço da viagem efetuado sobre o referido território; e
- d) O material impresso, previsto na legislação aduaneira de cada uma das Partes, introduzido ou fornecido no território de uma Parte e embarcado para utilização nos voos de partida das aeronaves de uma transportadora aérea da outra Parte afetas ao transporte aéreo internacional, ainda que tal material se destine a ser utilizado num segmento da viagem efetuado sobre o referido território.

3. No que respeita às isenções previstas no presente artigo, as Partes concedem às transportadoras aéreas da outra Parte um tratamento não menos favorável do que o concedido às suas próprias transportadoras aéreas ou às transportadoras de qualquer país terceiro, consoante o que for mais favorável.

4. Nada no presente Acordo impede uma Parte 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 de outra Parte que opere entre dois pontos no seu território.

5. O equipamento habitual das aeronaves, bem como os materiais, provisões e peças sobresselentes a que se referem os n.ºs 1 e 2 do presente artigo, habitualmente conservados a bordo das aeronaves utilizadas pelas transportadoras aéreas de uma Parte, só podem ser descarregados no território de outra Parte mediante autorização das autoridades aduaneiras dessa Parte, 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.

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

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

8. As bagagens e a carga em trânsito direto no território de uma Parte estão isentas de impostos, direitos aduaneiros, emolumentos e taxas equiparadas que não sejam calculados em função do custo dos serviços prestados.

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

10. As disposições dos respetivos acordos vigentes entre os Estados membros da ASEAN e os Estados-Membros da UE, destinadas a evitar a dupla tributação do rendimento e do capital, não são alteradas pelo presente Acordo.

ARTIGO 12.º

Taxas de utilização

1. Cada Parte assegura que quaisquer taxas de utilização impostas pelas suas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança às transportadoras aéreas de outra Parte pela utilização da navegação aérea e do controlo do tráfego aéreo estão relacionadas com os custos e não são discriminatórias nem menos favoráveis do que as condições mais favoráveis disponíveis para qualquer outra transportadora aérea em circunstâncias semelhantes no momento da aplicação das taxas.

2. Com exceção das taxas cobradas pelos serviços descritos no artigo 10.º, n.º 5, cada Parte assegura que quaisquer taxas de utilização impostas pelas suas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança às transportadoras aéreas de outra Parte pela utilização dos aeroportos, da segurança da aviação e das infraestruturas e serviços conexos não sejam injustamente discriminatórias e sejam equitativamente repartidas entre as categorias de utilizadores. Estas taxas 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 extrínseca da aviação adequados no aeroporto ou aeroportos com o mesmo regime de tarifação. Tais taxas podem, contudo, incluir uma razoável rendibilidade dos ativos, após amortização. As infraestruturas e os serviços sujeitos a taxas de utilização devem ser prestados segundo critérios de eficácia e economia. Em qualquer caso, as condições de aplicação destas taxas às transportadoras aéreas de outra Parte não devem ser menos favoráveis do que as mais favoráveis aplicadas a qualquer outra transportadora aérea em circunstâncias semelhantes no momento da sua aplicação.

3. As Partes exigem que as autoridades ou organismos competentes em matéria de taxas no seu território e as transportadoras aéreas que utilizam serviços e infraestruturas 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 1 e 2 do presente artigo. Cada Parte certifica-se de que as autoridades ou os organismos competentes em matéria de taxas informem as transportadoras aéreas, num prazo razoável, sobre quaisquer propostas de alteração das taxas de utilização, para que estas possam exprimir os seus pontos de vista e apresentar as suas observações.

ARTIGO 13.º

Tarifas

1. As Partes devem permitir que as tarifas sejam livremente estabelecidas pelas transportadoras aéreas das Partes.

2. Cada Parte pode requerer, em condições não discriminatórias, que as tarifas aplicadas pelas transportadoras aéreas de qualquer uma das Partes aos serviços que têm origem no seu território sejam notificadas às suas autoridades competentes, de uma forma simplificada e exclusivamente a título informativo. Tal pedido de notificação pelas transportadoras aéreas não pode ser exigido antes de ser apresentada a proposta inicial de tarifa.

ARTIGO 14.º

Estatísticas

1. Cada Parte deve fornecer às outras Partes as estatísticas disponíveis relativas ao transporte aéreo ao abrigo do presente Acordo que possam ser razoavelmente exigidas, sob reserva das respetivas disposições legislativas e regulamentares das Partes e numa base não discriminatória.

2. As Partes acordam em cooperar para facilitar o intercâmbio de informações estatísticas entre si para efeitos de acompanhamento da evolução do transporte aéreo no âmbito do presente Acordo.

ARTIGO 15.º

Segurança intrínseca da aviação

1. As Partes reafirmam a importância de uma cooperação estreita no domínio da segurança intrínseca da aviação. Neste contexto, as Partes acordam em prosseguir a cooperação, se for caso disso, nomeadamente a facilitação do intercâmbio de informações de segurança, a eventual participação nas atividades de supervisão da outra Parte ou a realização de atividades conjuntas de supervisão, bem como o desenvolvimento de projetos e iniciativas conjuntos, incluindo com países que não sejam partes no presente Acordo.

2. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças emitidos ou validados por uma Parte e ainda em vigor devem ser reconhecidos como válidos pela outra Parte e pelas suas autoridades competentes para fins de exploração de serviços de transporte aéreo ao abrigo do presente Acordo, desde que tais certificados ou licenças tenham sido emitidos ou validados nos termos, pelo menos, das normas internacionais pertinentes estabelecidas por força da Convenção de Chicago.

3. Cada Parte pode solicitar a realização de consultas, a qualquer momento, sobre as normas e os requisitos de segurança intrínseca adotados e aplicados pela outra Parte nas áreas ligadas às infraestruturas aeronáuticas, à tripulação de voo, às aeronaves e às operações de aeronaves. Tais consultas terão início trinta (30) dias a contar da data de receção do pedido.

4. Se, na sequência das consultas referidas no n.º 3 do presente artigo, a Parte requerente considerar que a outra Parte não mantém nem aplica efetivamente normas de segurança intrínseca nos domínios referidos no n.º 3 do presente artigo que sejam pelo menos iguais às normas mínimas estabelecidas nos termos da Convenção de Chicago, essa Parte deve ser notificada dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para dar cumprimento a essas normas mínimas. O facto de a outra Parte não tomar as medidas corretivas adequadas no prazo de quinze (15) dias a contar da data de receção dessa notificação ou de um prazo acordado constitui motivo para a Parte requerente a que se refere o n.º 3 do presente artigo recusar, revogar, suspender, impor condições ou limitar as licenças de exploração ou autorizações técnicas de uma transportadora aérea que esteja sob a supervisão da segurança intrínseca dessa Parte, ou recusar, revogar, suspender, impor condições ou limitar as operações de uma transportadora aérea que esteja sob a supervisão da segurança intrínseca dessa Parte.

5. As aeronaves operadas por uma transportadora aérea de uma Parte ou em nome desta podem, durante a sua permanência no território de outra Parte, ser sujeitas a inspeções na plataforma de estacionamento pelas autoridades competentes da outra Parte, para verificação da validade da documentação pertinente da aeronave e da tripulação, bem como do estado aparente da aeronave e do seu equipamento, desde que esse exame não ocasione um atraso pouco razoável na operação da aeronave.

6. Se, na sequência de uma inspeção na plataforma de estacionamento, constatarem que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumpre as normas mínimas em vigor nos termos da Convenção ou que as normas de segurança em vigor nos termos da Convenção não são eficazmente aplicadas e administradas, as autoridades aeronáuticas de uma Parte notificam as autoridades aeronáuticas da outra Parte responsáveis pela supervisão da segurança da transportadora aérea que opera essa aeronave dos resultados obtidos e das medidas consideradas necessárias para dar cumprimento a essas normas mínimas. O facto de a outra Parte não tomar as medidas corretivas adequadas no prazo de quinze (15) dias a contar da data de receção dessa notificação ou de um prazo acordado constitui motivo para a Parte requerente recusar, revogar, suspender, impor condições ou limitar as licenças de exploração ou autorizações técnicas de uma transportadora aérea que opera a aeronave, ou recusar, revogar, suspender, impor condições ou limitar as operações de uma transportadora aérea que opera a aeronave.

7. Cada Parte tem o direito de tomar medidas imediatas, nomeadamente a revogação, suspensão ou restrição das licenças de exploração ou das autorizações

técnicas de uma transportadora aérea da outra Parte, ou a suspensão ou restrição, de qualquer outro modo, das operações de uma transportadora aérea da outra Parte, se concluírem que tal é necessário em virtude de uma ameaça imediata para a segurança intrínseca da aviação. A Parte que adota essas medidas informa imediatamente a outra Parte, justificando a sua ação.

8. Qualquer medida tomada por uma das Partes em conformidade com os n.ºs 4, 6 ou 7 do presente artigo será retirada logo que a razão da medida em causa tenha deixado de existir.

ARTIGO 16.º

Segurança extrínseca da aviação

1. As Partes reafirmam o seu compromisso mútuo de salvaguardar a segurança extrínseca da aviação civil contra atos de interferência ilícita e, nomeadamente, de cumprir as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago, 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 sejam partes nestas convenções e em todas as demais convenções e protocolos no domínio da segurança da aviação civil que tenham celebrado.

2. As Partes prestam, sempre que solicitado, toda a assistência mútua necessária para resolver qualquer situação de ameaça quer para a segurança extrínseca da aviação civil, incluindo a prevenção de atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança intrínseca das aeronaves e dos seus passageiros e tripulações, quer para a segurança dos aeroportos e infraestruturas de navegação aérea, assim como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes, nas suas relações mútuas, atuam em conformidade com as normas internacionais de segurança da aviação e com as práticas recomendadas estabelecidas pela OACI. Exigem que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território, os operadores de aeronaves que tenham o seu estabelecimento principal ou residência permanente no seu território e os operadores de aeroportos situados no seu território atuem em conformidade com as referidas disposições de segurança da aviação.

4. Cada Parte certifica-se de que as medidas são 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 controle 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 extrínseca da aviação civil está sujeita. Cada Parte concorda que devem ser respeitadas as disposições de segurança exigidas pela outra Parte relativas à admissão e à operação de aeronaves no seu território ou para fora dele.

5. Tendo plenamente em conta e no respeito da soberania de cada uma, uma Parte 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. Cada Parte deve mostrar receptividade em relação a qualquer pedido da outra Parte relativo a medidas de segurança especiais razoáveis para dar resposta a uma ameaça específica, devendo a primeira Parte tomar em consideração as medidas de segurança já aplicadas pela outra Parte e as opiniões expressas pela outra Parte. A menos que não seja razoavelmente possível devido a uma emergência, cada uma das Partes deve informar antecipadamente a outra Parte de quaisquer medidas de segurança especiais que tencione adotar e que possam ter impacto financeiro ou operacional significativo nos serviços de transporte aéreo prestados em conformidade com o presente Acordo. Qualquer Parte pode requerer uma reunião do Comité Misto previsto no artigo 23.º para debater tais medidas de segurança, por motivos de emergência, se for caso disso.

6. Cada Parte reconhece, contudo, que o disposto no presente artigo não limita o direito de uma Parte recusar a entrada no seu território a quaisquer voos que considere representarem uma ameaça para a sua segurança.

7. Sem prejuízo da necessidade de tomar medidas imediatas para salvaguardar a segurança da aviação, as partes afirmam que, aquando do estudo da possibilidade de adoção de medidas de segurança, uma parte deve avaliar os eventuais efeitos adversos no transporte aéreo internacional e, salvo obrigação legal, ter esses fatores em conta quando define as medidas necessárias e adequadas para abordar essas preocupações 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 devem prestar-se assistência mútua, facilitando a comunicação e tomando outras medidas adequadas, de modo a pôr rapidamente termo, e em condições de segurança, a esse incidente ou ameaça.

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

10. Se uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte violou as disposições do presente artigo, pode apresentar um pedido de consulta imediata da outra Parte. Tais consultas terão início trinta (30) dias a contar da data de receção do pedido. A ausência de acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias ou

num período acordado, a contar da data de início dessas consultas, dão lugar à tomada de medidas pela Parte que solicitou as consultas no sentido de recusar, revogar, suspender, impor condições ou limitar as licenças de exploração ou as autorizações técnicas de uma transportadora aérea da outra Parte, a fim de garantir o cumprimento do disposto no presente artigo. Quando exigido por uma situação de emergência, ou para evitar novos incumprimentos do disposto no presente artigo, a primeira Parte pode tomar medidas provisórias para recusar, revogar, suspender, impor condições ou limitar as licenças de exploração ou as autorizações técnicas das transportadoras aéreas da outra Parte, a fim de assegurar o cumprimento do disposto no presente artigo.

11. As medidas tomadas em conformidade com o n.º 10 do presente artigo pela primeira Parte referida nesse número são suspensas se a outra Parte em causa cumprir o disposto no presente artigo.

ARTIGO 17.º

Gestão do tráfego aéreo

1. As Partes acordam em cooperar sobre matérias relativas aos serviços de navegação aérea, incluindo a supervisão da sua segurança intrínseca. Serão abrangidas todas as questões políticas relacionadas com o desempenho da gestão do tráfego aéreo, com vista a uma otimização da eficiência de voo a nível global, a uma redução dos custos, a uma minimização do impacto ambiental e ao reforço da segurança e da capacidade dos fluxos de tráfego aéreo entre os sistemas existentes de gestão do tráfego aéreo das Partes.

2. As Partes acordam em incentivar as respetivas autoridades competentes e os prestadores de serviços de navegação aérea a cooperarem para garantir a interoperabilidade entre os sistemas de gestão do tráfego aéreo das Partes e a explorarem uma maior integração dos sistemas das Partes, a reduzirem o impacto ambiental da aviação e a partilharem informações, se for caso disso.

3. As Partes acordam em promover a cooperação entre os seus prestadores de serviços de navegação aérea por forma a trocar dados de voo e à coordenação dos fluxos de tráfego a fim de otimizar a eficiência de voo, com vista a alcançar melhor previsibilidade, pontualidade e a continuidade dos serviços de tráfego aéreo.

4. As Partes acordam em cooperar nos seus programas de modernização da gestão do tráfego aéreo, incluindo atividades de desenvolvimento e implantação, e em incentivar a participação cruzada em atividades de validação e demonstração.

ARTIGO 18.º

Ambiente

1. As Partes apoiam a necessidade de proteger o ambiente através da promoção do desenvolvimento sustentável da aviação. As Partes tencionam

cooperar para identificar as questões relacionadas com os impactos ambientais da aviação internacional.

2. As Partes reconhecem a importância de trabalhar em conjunto e com a comunidade mundial, a fim de ter em conta e minimizar os efeitos da aviação no ambiente.

3. As Partes reiteram a importância da luta contra as alterações climáticas e, para o efeito, acordam em cooperar no combate às emissões de gases com efeito de estufa (a seguir designadas «GEE») associadas à aviação, tanto a nível nacional como internacional.

4. As Partes acordam em trocar informações e em manter um diálogo regular entre peritos para reforçar a cooperação a fim de abordar o impacto ambiental da aviação internacional, nomeadamente em domínios como a investigação e o desenvolvimento, os combustíveis de aviação sustentáveis, as questões relacionadas com o ruído e outras medidas destinadas a fazer face às emissões de gases com efeito de estufa, tendo em conta os seus direitos e obrigações ambientais multilaterais.

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

ARTIGO 19.º

Responsabilidade das transportadoras aéreas

As Partes que ratificaram a Convenção de Montreal reafirmam as suas obrigações ao abrigo da Convenção de Montreal. As restantes Partes comprometem-se a ratificar a Convenção de Montreal o mais rapidamente possível e a notificar o Comité Misto em conformidade.

ARTIGO 20.º

Defesa do consumidor

As Partes acordam em cooperar para proteger os interesses dos consumidores no setor dos transportes aéreos. O objetivo desta cooperação é alcançar um elevado nível de defesa do consumidor, tendo em conta o interesse de todas as partes interessadas e as diferentes características das Partes. Com este fim, as Partes efetuam consultas recíprocas no âmbito do Comité Misto sobre questões de interesse para os consumidores, incluindo as respetivas medidas previstas, com vista a alcançar uma compatibilidade crescente entre os respetivos regimes das Partes, na medida do possível.

ARTIGO 21.º

Sistemas informatizados de reservas

1. Os agentes de vendas de Sistemas informatizados de reserva (SIR) que operam no território de uma Parte são autorizados a introduzir, manter e colocar livremente os seus SIR à disposição das agências de viagens ou dos operadores turísticos cuja atividade principal resida na distribuição de produtos do ramo de viagens no território da outra Parte, desde que esses SIR satisfaçam os requisitos regulamentares aplicáveis da outra Parte.
2. As Partes anulam qualquer exigência em vigor que possa restringir o livre acesso dos SIR de uma Parte ao mercado da outra Parte, ou limitar de qualquer outro modo a concorrência entre agentes de vendas de SIR. As Partes abstêm-se de adotar tais exigências futuramente.
3. Nenhuma Parte deve, no seu território, impor ou permitir que sejam impostas aos agentes de vendas de SIR da outra Parte exigências relativas à visualização da informação diferentes das impostas aos agentes de vendas de SIR do próprio país ou de qualquer outro SIR que opere no seu mercado. Nenhuma das Partes deve impedir a celebração de acordos entre os agentes de vendas de SIR, respetivos fornecedores e subscritores que facilitem a visualização de informações de viagens exaustivas e imparciais pelos consumidores, ou o cumprimento de exigências regulamentares em matéria de visualização neutra da informação.
4. Os proprietários e os operadores de SIR de uma Parte que cumpram as exigências regulamentares pertinentes da outra Parte devem ter a mesma oportunidade de possuir SIR no território da outra Parte que têm os proprietários e os operadores de qualquer outro SIR que opere no mercado dessa Parte.
5. Caso os SIR sejam abrangidos por um acordo de comércio livre (abrangido pelo artigo V.1, n.º 1, do Acordo Geral sobre o Comércio de Serviços) assinado ou em negociação entre a União e um Estado membro da ASEAN, os n.ºs 1 a 4 do presente artigo não são aplicáveis a esse Estado membro da ASEAN.

ARTIGO 22.º

Aspetos sociais

1. As Partes reconhecem a importância de avaliar os efeitos do presente Acordo sobre os trabalhadores, o emprego e as condições de trabalho. As Partes acordam em cooperar nas matérias abrangidas pelo presente Acordo, incluindo em matéria de emprego, direitos fundamentais no trabalho, condições de trabalho, proteção social e diálogo social.
2. As Partes reconhecem o direito de cada Parte de estabelecer o seu próprio nível de proteção da força laboral nacional consoante o apropriado e de adotar ou alterar em conformidade a sua legislação e políticas pertinentes, coerentes com as

suas obrigações internacionais nas convenções internacionais nas quais sejam Parte. As Partes asseguram que os direitos e princípios constantes das respectivas disposições legislativas e regulamentares não são postos em causa e sim efetivamente aplicados.

3. Cada Parte deve continuar a melhorar as respectivas disposições legislativas e regulamentares e porfiará por alcançar e incentivar níveis elevados de proteção laboral no setor da aviação. As Partes reconhecem que a violação dos princípios e direitos fundamentais no trabalho não pode ser invocada nem utilizada como vantagem comparativa legítima e que as normas laborais não devem ser utilizadas para fins de protecionismo.

4. As Partes reafirmam o seu compromisso, em conformidade com as suas obrigações decorrentes da sua adesão à Organização Internacional do Trabalho (a seguir designada «OIT») e com a Declaração da OIT relativa aos Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho e seu Seguimento, adotada em Genebra, em 18 de junho de 1998, de respeitar, promover e concretizar essa declaração.

5. As Partes promovem os objetivos incluídos na Agenda Trabalho Digno da OIT e na declaração da OIT sobre justiça social para uma globalização justa adotada em Genebra em 10 de junho de 2008.

6. Cada Parte compromete-se a envidar todos os esforços para ratificar, na medida em que ainda não o tenha feito, as convenções fundamentais da OIT. As Partes considerarão igualmente a ratificação e a aplicação efetiva de outras convenções da OIT e das normas internacionais correspondentes no domínio laboral e social relevantes para o setor da aviação civil, tendo em conta as circunstâncias nacionais.

7. Cada Parte pode solicitar a realização de uma reunião do Comité Misto, a fim de examinar as questões em matéria de emprego e proceder ao intercâmbio de informações que considere importantes.

ARTIGO 23.º

Comité Misto

1. O Comité Misto, composto por representantes das Partes, é responsável pela supervisão da administração do presente Acordo e garante a adequada implementação do mesmo.

2. O Comité Misto é responsável pela elaboração e adoção do seu regulamento interno.

3. O Comité Misto reunir-se-á em função das necessidades e com uma periodicidade mínima anual. Qualquer das Partes pode solicitar a qualquer momento a realização de uma reunião. Essa reunião deve ter lugar no mais breve prazo

possível, o mais tardar dois (2) meses a contar da data de receção do pedido, salvo decisão em contrário das Partes.

4. Para efeitos da correta aplicação do presente Acordo, o Comité Misto:

- a) Troca informações, incluindo sobre alterações das disposições legislativas, regulamentares e políticas das respetivas Partes que possam afetar os serviços aéreos, bem como informações estatísticas para efeitos de acompanhamento da evolução dos serviços aéreos ao abrigo do presente Acordo;
- b) Emite recomendações e toma decisões quando tal estiver expressamente previsto no presente Acordo;
- c) Desenvolve a cooperação, incluindo em assuntos de natureza regulamentar;
- d) Procede a consultas sobre eventuais questões relacionadas com a aplicação ou a interpretação do presente Acordo;
- e) Procede a 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;
- f) Estuda áreas potenciais de aperfeiçoamento do Acordo, incluindo recomendações com vista à sua revisão; e
- g) Decide sobre qualquer nova versão linguística do presente Acordo que faça fé em caso de adesão de novos Estados-Membros da UE.

5. As recomendações e decisões são adotadas por consenso entre a União e os seus Estados-Membros, por um lado, e todos os Estados membros da ASEAN, por outro. As decisões adotadas pelo Comité Misto têm carácter vinculativo para as Partes.

ARTIGO 24.º

Execução

1. Nada no presente Acordo pode ser interpretado no sentido de conferir direitos ou impor obrigações que possam ser diretamente invocados pelos nacionais de uma Parte perante as instâncias judiciais da outra Parte.

2. As Partes tomam todas as medidas apropriadas, sejam elas de caráter geral ou específico, destinadas a assegurar a execução das obrigações decorrentes do presente Acordo.

3. No exercício dos seus direitos ao abrigo do presente Acordo, as Partes tomam as medidas adequadas e proporcionais ao seu objetivo.

4. As Partes abstêm-se de tomar medidas suscetíveis de prejudicar a realização dos objetivos do presente Acordo.

5. Cada Parte é responsável, no seu território, pela correta aplicação do presente Acordo.

6. Cada Parte, sob reserva das disposições legislativas e regulamentares aplicáveis das respetivas Partes, presta à outra Parte todas as informações e assistência necessárias em caso de investigações sobre eventuais infrações que a outra Parte efetue em conformidade com o presente Acordo.

7. O presente Acordo não prejudica as consultas e os debates entre as autoridades competentes das Partes fora do Comité Misto, em especial nos domínios do desenvolvimento dos transportes aéreos, da segurança intrínseca e extrínseca, do ambiente, da política social, da gestão do tráfego aéreo, das infraestruturas aeronáuticas, da concorrência e da defesa do consumidor. As Partes informam o Comité Misto sobre os resultados dessas consultas e desses debates, que possam afetar a interpretação ou a aplicação do presente Acordo.

8. Sempre que o presente Acordo faça referência à cooperação entre as Partes, estas porfiarão por encontrar uma base comum para uma ação conjunta a fim de dar continuidade ao presente Acordo e/ou melhorar o seu funcionamento nos domínios em causa, na base do consentimento mútuo.

ARTIGO 25.º

Resolução de litígios e arbitragem

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 5.º e 8.º, qualquer litígio relacionado com a aplicação ou a interpretação do presente Acordo pode ser submetido por uma ou várias Partes ao mecanismo de resolução de litígios previsto no presente artigo.

2. Sem prejuízo de anteriores consultas entre as Partes no âmbito do presente Acordo, sempre que uma Parte pretender recorrer ao mecanismo de resolução de litígios previsto no presente artigo, notifica por escrito a outra Parte ou Partes da sua intenção e solicita uma reunião do Comité Misto para consulta.

3. a) Se:

- i) o Comité Misto não tiver debatido a questão no prazo de dois (2) meses a contar da data de receção do pedido referido no n.º 2 do presente artigo ou na data acordada pelas Partes; ou
- ii) o litígio não tiver sido resolvido no prazo de seis (6) meses a contar do referido pedido,

o litígio pode ser submetido à apreciação de uma pessoa ou organismo para decisão, mediante acordo das Partes em causa.

- b) Caso as Partes em causa não cheguem a acordo mútuo para remissão do litígio para uma pessoa ou organismo para decisão, o litígio, a pedido de qualquer das Partes, será submetido a arbitragem em conformidade com o presente artigo.

4. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo, se uma Parte tiver tomado medidas para recusar, revogar, suspender, impor condições ou limitar a licença de exploração ou as autorizações técnicas de uma transportadora aérea da outra Parte, ou de outro modo recusar, suspender, impor condições ou limitar as operações de uma transportadora aérea da outra Parte, o o litígio pode ser imediatamente submetido a uma pessoa ou organismo para decisão, ou submetido a arbitragem. Os prazos previstos no presente artigo, n.ºs 10, 11 e 12, são reduzidos para metade.

5. O pedido de arbitragem deve ser apresentado por escrito pela(s) Parte(s) em causa (a seguir designadas coletivamente por «Parte postulante» para efeitos do presente artigo) à Parte ou Partes em causa (a seguir designadas coletivamente por «Parte requerida» para efeitos do presente artigo). No seu pedido, a Parte postulante apresenta as questões a resolver, descreve a medida em causa e explica as razões pelas quais considera que tal medida é incompatível com as disposições do presente Acordo.

6. Salvo acordo em contrário da Parte postulante e da Parte requerida, a arbitragem cabe a um tribunal arbitral de três árbitros, que é constituído da seguinte forma:

- a) No prazo de vinte (20) dias a contar da data de receção do pedido de arbitragem, a Parte postulante e a Parte requerida nomeiam um árbitro cada uma. No prazo de trinta (30) dias a contar da nomeação destes dois árbitros, a Parte postulante e a Parte requerida nomeiam, de comum acordo, um terceiro árbitro, que atua como presidente do tribunal.
- b) Se a Parte postulante ou a Parte requerida não nomearem um árbitro, ou se o terceiro árbitro não tiver sido nomeado em conformidade com o n.º 6, alínea a), do presente artigo, uma ou outra Parte pode solicitar ao Presidente do Conselho da OACI que nomeie um ou mais árbitros, no prazo de trinta (30) dias a contar da data de receção do referido pedido. Se o Presidente do Conselho da

OACI for nacional de um Estado membro da ASEAN ou de um Estado-Membro da UE, o Vice-Presidente desse Conselho com maior antiguidade, que não seja nacional de um Estado membro da ASEAN nem nacional de um Estado-Membro da UE, procede à nomeação.

7. A data de constituição do tribunal arbitral é a data em que o último dos três (3) árbitros tiver aceite a nomeação.

8. Os processos de arbitragem são conduzidos em conformidade com o regulamento interno adotado pelo Comité Misto na sua primeira reunião, sob reserva do disposto no presente artigo e nos termos do artigo 23.º, n.º 4, alínea b), e n.º 5. Até o Comité Misto ter adotado o seu regulamento interno, o tribunal estabelece as suas próprias regras processuais.

9. A pedido da Parte postulante ou da Parte requerida, o tribunal pode, enquanto se aguarda a sua decisão final, ordenar a adoção de medidas cautelares provisórias, incluindo a alteração ou suspensão das medidas tomadas pela parte postulante ou pela parte requerida ao abrigo do presente Acordo.

10. O tribunal arbitral notifica à Parte postulante e à Parte requerida um relatório intercalar com as conclusões quanto à matéria de facto, à aplicabilidade das disposições pertinentes e à fundamentação das conclusões e recomendações que adote, o mais tardar noventa (90) dias após a data da sua constituição. Caso considere que este prazo não pode ser respeitado, o presidente do tribunal arbitral notifica a Parte postulante e a Parte requerida por escrito, indicando os motivos do atraso e a data em que o tribunal tenciona emitir o seu relatório intercalar. Sob circunstância alguma pode o tribunal emitir o relatório intercalar mais de cento e vinte (120) dias após a data da sua constituição.

11. No prazo de catorze (14) dias a contar da data de emissão do relatório intercalar, a Parte postulante ou a Parte requerida pode apresentar ao tribunal um pedido escrito de revisão de aspetos específicos do relatório intercalar. Após examinar as observações escritas das Partes 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 do tribunal devem incluir um debate suficiente dos argumentos avançados durante a fase de reexame intercalar e responder claramente às questões e observações das duas Partes.

12. O tribunal arbitral emite a sua decisão final à Parte postulante e à Parte requerida no prazo de cento e vinte (120) dias a contar da data da sua constituição. Caso considere que este prazo não pode ser respeitado, o presidente do tribunal arbitral notifica as Partes por escrito, indicando os motivos do atraso e a data em que o tribunal tenciona emitir a sua decisão. Sob circunstância alguma pode o tribunal emitir a decisão final mais de cento e cinquenta (150) dias após a data da sua constituição.

13. Para além das circunstâncias referidas no n.º 4 do presente artigo, os prazos respetivos indicados nos n.ºs 10, 11 e 12 do presente artigo são reduzidos para metade:

- a) A pedido da Parte postulante ou da Parte requerida, se o tribunal decidir que o processo é urgente no prazo de dez (10) dias a contar da sua constituição; ou
- b) se a Parte postulante e a Parte requerida assim o acordarem.

14. A Parte postulante e a Parte requerida podem apresentar pedidos de esclarecimento sobre a decisão final do tribunal no prazo de dez (10) dias a contar da sua emissão, e toda e qualquer explicação deve ser dada pelo tribunal no prazo de quinze (15) dias a contar da data de receção do pedido.

15. Se o tribunal arbitral considerar que houve violação do presente Acordo e a Parte responsável não cumprir a decisão final do tribunal ou não chegar a acordo com a outra Parte sobre uma solução mutuamente satisfatória no prazo de quarenta (40) dias a contar da data de emissão da decisão final do tribunal, a outra Parte pode suspender a aplicação de vantagens equivalentes resultantes do presente Acordo até a Parte responsável cumprir a decisão final do tribunal ou a Parte postulante e a Parte requerida chegarem a acordo quanto a uma solução mutuamente satisfatória.

ARTIGO 26.º

Relação com outros acordos

1. Sob reserva do disposto nos n.ºs 2 e 7 do presente artigo, qualquer acordo ou convénio de serviços aéreos anterior entre um Estado-Membro da UE e um Estado membro da ASEAN ou entre a União e um Estado membro da ASEAN fica suspenso enquanto o presente Acordo estiver em vigor entre essas Partes.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do presente artigo, as disposições de um acordo ou convénio anterior entre um Estado-Membro da UE e um Estado membro da ASEAN sobre as questões abrangidas pelos artigos 3.º, 4.º, 10.º e 13.º continuam a ser aplicáveis no âmbito do presente Acordo se forem mais favoráveis para as transportadoras aéreas em causa. Todos os direitos e benefícios de que gozam as transportadoras aéreas do Estado-Membro da UE em causa em conformidade com essas disposições são concedidos a todas as transportadoras aéreas da União.

3. Para efeitos do n.º 2 do presente artigo, as divergências de interpretação devem ser previamente resolvidas através de consultas entre as Partes interessadas, antes de serem submetidas à apreciação do Comité Misto para consultas. Se a questão não for resolvida através do Comité Misto, pode ser remetida para o mecanismo de resolução de litígios previsto no artigo 25.º.

4. Quaisquer direitos de tráfego adicionais que possam ser concedidos por um Estado membro da ASEAN a um Estado-Membro da UE, ou vice-versa, após a data de entrada em vigor do presente Acordo, estão sujeitos ao presente Acordo e não discriminam entre as transportadoras aéreas da União. Estas disposições serão imediatamente notificadas ao Comité Misto.

5. O Comité Misto elabora e mantém atualizada uma lista informativa das disposições relativas aos direitos de tráfego referidos nos n.ºs 2 e 4 do presente artigo.

6. Se as Partes 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-se no âmbito do Comité Misto nos termos do artigo 23.º para determinar se o presente Acordo deve ser revisto para ter em conta essa evolução.

7. Nada no presente Acordo afeta a validade e a aplicação de acordos futuros ou em vigor entre os Estados-Membros da UE e os Estados membros da ASEAN no que diz respeito a territórios sob a sua respetiva soberania que não sejam abrangidos pela definição de «território» constante do artigo 2.º.

ARTIGO 27.º

Anexo

O anexo do presente Acordo faz dele parte integrante. As alterações ao anexo devem ser efetuadas em conformidade com o artigo 28.º.

ARTIGO 28.º

Alterações

As Partes podem acordar na alteração do presente Acordo após consultas efetuadas ao abrigo do seu artigo 23.º As alterações adotadas entram em vigor em conformidade com o disposto no artigo 33.º.

ARTIGO 29.º

Denúncia

1. O presente Acordo pode ser denunciado pela União e pelos seus Estados-Membros, ou por todos os Estados membros da ASEAN agindo em conjunto, mediante notificação escrita à União Europeia ou ao Secretário-Geral da ASEAN, consoante o caso. A denúncia produz efeitos dezoito (18) meses após a data de receção da notificação pelo Secretário-Geral da ASEAN ou da União Europeia, consoante o caso.

2. Caso um Estado-Membro se retire da União ou da ASEAN, o presente Acordo deixa de lhe ser aplicável nos termos do artigo 32.º, com efeitos a partir da data em que a sua saída da União ou da ASEAN, consoante o caso, se torne efetiva.

ARTIGO 30.º

Registo do presente Acordo

O presente Acordo e quaisquer alterações ao mesmo serão registados no momento da sua entrada em vigor junto da OACI pelo Secretário-Geral da ASEAN.

ARTIGO 31.º

Adesão de novos Estados-Membros da UE

1. O presente Acordo está aberto à adesão dos Estados que se tenham tornado Estados-Membros da UE após a data de assinatura do presente Acordo.
2. A adesão de um Estado-Membro da UE ao presente Acordo efetua-se mediante o depósito de um instrumento de adesão ao presente Acordo junto da União Europeia, que notifica as Partes e o Secretário-Geral da ASEAN do depósito do instrumento de adesão e da respetiva data. A adesão tem efeitos a partir do décimo quinto (15) dia seguinte à data do depósito do instrumento de adesão.
3. O artigo 26.º, n.ºs 1, 2, 3 e 7, aplica-se *mutatis mutandis* aos acordos e convénios que estejam em vigor no momento da adesão de um Estado-Membro da UE ao Acordo.

ARTIGO 32.º

Aplicação territorial

O presente Acordo é aplicável, por um lado, ao território da União e, por outro, ao território dos Estados membros da ASEAN, tal como definido no artigo 2.º, n.º 1, alínea z).

ARTIGO 33.º

Entrada em vigor

1. O presente Acordo está sujeito a ratificação, aceitação ou aprovação, em conformidade com os respetivos procedimentos das Partes.
2. O Secretário-Geral da ASEAN notifica por escrito a União Europeia da conclusão dos respetivos procedimentos de ratificação, aceitação ou aprovação pelos Estados membros da ASEAN. A União Europeia notifica por escrito o Secretário-Geral da ASEAN da conclusão dos respetivos procedimentos de ratificação, aceitação ou aprovação pela União e pelos seus Estados-Membros.

3. Sob reserva do disposto no artigo N, o presente Acordo entra em vigor trinta (30) dias após a data de receção da notificação escrita posterior prevista no n.º 2 do presente artigo.

ARTIGO 34.º

Textos autênticos

1. O presente Acordo será redigido em dois originais em búlgaro, croata, checo, dinamarquês, holandês, inglês, estónio, finlandês, francês, alemão, grego, húngaro, irlandês, italiano, letão, lituano, maltês, polaco, português, romeno, eslovaco, esloveno, espanhol e sueco, sendo cada texto igualmente autêntico.

2. Em caso de divergência entre as versões linguísticas, o Comité Misto decidirá da língua do texto a utilizar.

3. Um dos textos originais do Acordo, incluindo quaisquer alterações ao mesmo, será depositado junto do Secretário-Geral da ASEAN, que fornecerá imediatamente uma cópia autenticada do mesmo a cada Estado membro da ASEAN. O outro texto original do Acordo, incluindo quaisquer alterações ao mesmo, será depositado junto da União Europeia.

Em FÉ DO QUE os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito, assinaram o presente Acordo, em dois exemplares, às [...] de [...] dia [...] do ano [...].

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:

Pelo Governo do Brunei Darussalã:
Pelo Governo do Reino do Camboja:
Pelo Governo da República da Indonésia:
Pelo Governo da República Democrática do Laos:
Pelo Governo da Malásia:
Pelo Governo da República da União de Mianmar:
Pelo Governo da República das Filipinas:
Pelo Governo da República de Singapura:
Pelo Governo do Reino da Tailândia:
Pelo Governo da República Socialista do Vietname:

ARTIGO A

Plano de rotas

1. Não obstante o disposto no artigo 3.º, n.ºs 1 e 2, e sob reserva das disposições legislativas e regulamentares nacionais da Indonésia, para a exploração de serviços aéreos combinados e de passageiros entre a Indonésia e a União, os pontos na Indonésia referem-se a Denpasar, Jacarta, Makassar, Medan e Surabaya.

2. Se:

- a) Um acordo de serviços aéreos entre os Estados membros da ASEAN; ou
- b) Um acordo de serviços aéreos entre os Estados membros da ASEAN e qualquer outro país,

permitir que as transportadoras explorem serviços aéreos combinados e de passageiros para pontos na Indonésia que não sejam Denpasar, Jacarta, Makassar, Medan e Surabaya, os pontos na Indonésia passam igualmente a incluir esses pontos.

3. Para efeitos do artigo 10.º, n.º 12, no que respeita à Indonésia, os direitos internos de partilha de códigos são exercidos através dos pontos identificados nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo em quaisquer outros pontos na Indonésia, ou vice-versa.

ARTIGO B

Direitos de tráfego

Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 3.º, são aplicáveis as seguintes disposições:

- a) A concessão de direitos de tráfego de quinta liberdade, nos termos do artigo 3.º, n.º 3, alínea f), a uma transportadora aérea da União para prestar serviços de transporte de passageiros e combinados entre pontos em Mianmar e pontos na ASEAN produz efeitos a partir de 1 de julho de 2024.
- b) A concessão de direitos de tráfego de quinta liberdade, nos termos do artigo 3.º, n.º 3, alínea e), a uma transportadora aérea de Mianmar para prestar serviços de passageiros e combinados entre pontos na União produz efeitos a partir de 1 de julho de 2024.
- c) A concessão de direitos de tráfego de quinta liberdade, nos termos do artigo 3.º, n.º 3, alínea f), a uma transportadora aérea da União para prestar serviços de passageiros e combinados entre pontos na União e pontos no Vietname para pontos fora da ASEAN só pode ser concedida em rotas não operadas por uma transportadora aérea do Vietname.
- d) A concessão de direitos de tráfego de quinta liberdade, nos termos do artigo 3.º, n.º 3, alínea e), a uma transportadora aérea do Vietname para prestar serviços de passageiros e combinados entre pontos no Vietname e pontos na União para pontos fora da União só pode ser concedida em rotas não operadas por uma transportadora aérea da União.

ARTIGO C

Direitos de paragem em rota

1. Não obstante o disposto no artigo 3.º, n.º 6, alínea f), o exercício dos direitos próprios de paragem em rota pelas transportadoras aéreas da União em operações de co-terminal no mesmo Estado membro da ASEAN produz efeitos dois (2) anos após a troca desses direitos no âmbito de um acordo de serviços aéreos entre os Estados membros da ASEAN. O exercício de direitos de paragem

em rota em operações de co-terminal no mesmo Estado-Membro da UE por transportadoras aéreas dos Estados membros da ASEAN produz efeitos ao mesmo tempo.

2. Até essa data, cada Parte deve considerar favoravelmente os pedidos das transportadoras aéreas da outra Parte para efetuar operações de paragens em rota no âmbito de operações de co-terminal no mesmo Estado membro da ASEAN ou Estado-Membro da UE numa base bilateral suplementar, se esses direitos ainda não estiverem disponíveis.

ARTIGO D **Designação das transportadoras aéreas**

1. Não obstante o disposto no artigo 4.º, n.º 1, a Indonésia, Mianmar, as Filipinas e o Vietname podem manter o requisito de designação das transportadoras aéreas em vigor nas respetivas disposições legislativas e regulamentares nacionais no momento da assinatura do presente Acordo.

2. Para efeitos do n.º 1 do presente artigo, considera-se que a publicação pela União de uma «Lista das transportadoras aéreas da UE titulares de uma licença de exploração ativa» cumpre os requisitos de designação nacional para as transportadoras incluídas nessa lista, desde que a referida lista seja prontamente disponibilizada às autoridades competentes dos referidos Estados membros da ASEAN por via eletrónica.

3. A Indonésia, Mianmar, as Filipinas e o Vietname envidam esforços para eliminar os referidos requisitos de designação o mais rapidamente possível e notificam o Comité Misto em conformidade.

ARTIGO E **Concorrência leal**

1. Para evitar dúvidas, as Partes confirmam que o n.º 2, alíneas a) e b), do artigo 8.º apenas prescreve a obrigação de as Partes adotarem ou manterem o direito da concorrência e criarem uma autoridade independente da concorrência para aplicar esse direito da concorrência. As Partes confirmam igualmente que o presente Acordo não restringe o funcionamento independente das referidas autoridades da concorrência. As decisões destas autoridades da concorrência não estão sujeitas ao mecanismo de resolução de litígios previsto no artigo 25.º.

2. Por conseguinte, uma Parte só pode procurar obter reparação em relação ao artigo 8.º, n.º 2, alíneas a) e b), se a outra Parte não dispuser do direito da concorrência ou de uma autoridade da concorrência funcionalmente independente que aplique efetivamente o direito da concorrência dessa Parte. Nenhuma disposição do n.º 2, alíneas a) e b), do artigo 8.º pode ser interpretada no sentido de contestar decisões adotadas por uma autoridade da concorrência ou tribunais de uma das Partes para aplicar o respetivo direito da concorrência.

3. Não obstante o disposto no artigo 25.º, n.º 1, o mecanismo de resolução de litígios previsto nesse artigo não é aplicável aos litígios relacionados com a aplicação ou interpretação do artigo 8.º surgidos antes de 1 de janeiro de 2025.

ARTIGO F **Planos operacionais, programas e horários**

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 3.º e no artigo 10.º, n.os 11 e 12, e sem prejuízo do artigo 10.º, n.º 7, o Camboja, a Indonésia, o Laos, a Malásia, Mianmar, as Filipinas, a Tailândia e o Vietname podem manter os procedimentos existentes nas respetivas legislações e regulamentações internas no momento da assinatura do presente Acordo no que diz respeito à aprovação dos planos, programas e horários operacionais, incluindo informações sobre os serviços que operam ao abrigo de acordos de cooperação comercial, estabelecidos pelas transportadoras aéreas da União para a prestação de serviços aéreos com destino e proveniência dos territórios dos referidos Estados.

2. O Camboja, a Indonésia, a RDP do Laos, a Malásia, Mianmar, as Filipinas, a Tailândia e o Vietname devem minimizar os encargos administrativos desses requisitos e procedimentos. A aprovação dos referidos planos, programas e horários operacionais será concedida no prazo de dez (10) dias úteis a contar da data de receção do pedido da transportadora aérea, desde que esta tenha obtido as licenças de exploração e as autorizações técnicas adequadas, em conformidade com o artigo 4.º.

3. O Camboja, a Indonésia, Mianmar, a RDP do Laos, a Malásia, as Filipinas, a Tailândia e o Vietname envidam esforços para eliminar os referidos procedimentos o mais rapidamente possível e notificam o Comité Misto em conformidade.

ARTIGO G

Vendas e despesas locais

1. Não obstante o disposto no artigo 10.º, n.ºs 8 e 9, a Indonésia, Mianmar e o Vietname podem manter os requisitos em vigor nas respetivas disposições legislativas e regulamentares internas no momento da assinatura do presente Acordo no que diz respeito à utilização da sua moeda nacional nas vendas internas de serviços de transporte e serviços conexos e no pagamento de despesas locais.

2. A Indonésia, Mianmar e o Vietname envidam esforços para eliminar os referidos requisitos o mais rapidamente possível e notificam o Comité Misto em conformidade.

ARTIGO H

Envio de receitas locais

1. Para evitar dúvidas, o termo «remessa» constante do artigo 10.º, n.º 10, alínea a), refere-se, no caso das Filipinas, a remessas que não sejam as efetuadas por uma sucursal de uma sociedade estrangeira que exerça atividades comerciais nas Filipinas.

2. No que diz respeito à transferência de lucros por uma sucursal de uma sociedade estrangeira que exerça atividades comerciais nas Filipinas, as Filipinas têm o direito de cobrar um imposto sobre a transferência de lucros de uma sucursal em conformidade com a sua legislação nacional, a menos que esteja prevista uma taxa mais baixa ou uma isenção ao abrigo de um acordo em matéria de dupla tributação entre as Filipinas e o país de residência da transportadora estrangeira.

3. As Filipinas esforçam-se por colaborar com a União no desenvolvimento de um quadro comum para o tratamento das remessas pelas transportadoras aéreas da União que operam nas Filipinas e notificam o Comité Misto em conformidade.

ARTIGO I

Tarifas

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 13.º, n.º 1, e sem prejuízo do disposto no artigo 13.º, n.º 2, as Filipinas podem manter os procedimentos em vigor nas respetivas disposições legislativas e regulamentares internas no momento da assinatura do presente Acordo no que respeita à aprovação das tarifas estabelecidas pelas transportadoras aéreas da União para serviços aéreos com destino e a partir do território das Filipinas. As referidas tarifas serão aprovadas no prazo de dez (10) dias úteis após a sua apresentação.

2. As Filipinas envidam esforços para eliminar os referidos procedimentos o mais rapidamente possível e notificam o Comité Misto em conformidade.

ARTIGO J

Garantias de empréstimo

O disposto no artigo 8.º, n.º 2, alínea d), não é aplicável às subvenções sob a forma de garantias de empréstimo concedidas pelo Vietname antes da assinatura do presente Acordo e até ao termo de tais acordos. No entanto, se essas garantias implicarem eventuais desembolsos, estes serão efetuados nos termos do n.º 3, alíneas a) e b), do artigo 8.º, consoante o caso.

ARTIGO K

Não discriminação

1. Não obstante o disposto no artigo D, os Estados membros da ASEAN nele referidos devem conceder às transportadoras aéreas da União um tratamento não menos favorável do que o que

concedem às transportadoras aéreas de qualquer outro país no que respeita à designação das transportadoras aéreas.

2. Não obstante o disposto nos artigos F, G e I, os Estados membros da ASEAN neles enumerados devem conceder às transportadoras aéreas da União um tratamento não menos favorável do que o concedido às suas próprias transportadoras aéreas ou às transportadoras aéreas de qualquer outro país, consoante o que for mais favorável, no que diz respeito à aprovação dos planos, programas e horários operacionais, das vendas e das despesas locais, bem como das tarifas.

ARTIGO L

Sistemas informatizados de reservas

Os Estados membros da ASEAN referidos no artigo 21.º, n.º 5, são, no momento da assinatura do presente Acordo, a Indonésia, a Malásia, as Filipinas, a Tailândia e o Vietname.

ARTIGO M

Reciprocidade

Sempre que, nos termos dos artigos D, F, G e I, um Estado membro da ASEAN exija a designação de transportadoras aéreas da União, aplique às transportadoras aéreas da União procedimentos nacionais de aprovação prévia de planos, programas e horários operacionais, acordos cooperativos de mercado ou tarifas, ou aplique às transportadoras aéreas da União os requisitos nacionais relativos à moeda a utilizar em determinadas transações, a União tem o direito de sujeitar as transportadoras aéreas desse Estado-Membro da ASEAN a medidas idênticas ou equivalentes.

ARTIGO N

Entrada em vigor para a Malásia

1. Não obstante o disposto no artigo 33.º, se a Malásia for o único Estado membro da ASEAN que não comunicou ao Secretário-Geral da ASEAN a sua confirmação de que os seus procedimentos de ratificação, aceitação ou aprovação do presente Acordo foram concluídos:

- a) O Secretário-Geral da ASEAN pode proceder a uma notificação escrita à União Europeia confirmando que todos os Estados membros da ASEAN, com exceção da Malásia, concluíram os respetivos procedimentos de ratificação, aceitação ou aprovação do presente Acordo;
- b) O presente Acordo entra em vigor em conformidade com o artigo 33.º, n.º 3, para a União e os seus Estados-Membros, bem como para todos os Estados membros da ASEAN, com exceção da Malásia; e
- c) Em seguida, o Acordo entrará em vigor para a Malásia trinta (30) dias após a data de uma nova notificação escrita do Secretário-Geral da ASEAN à União Europeia confirmando que a Malásia completou os seus procedimentos de ratificação, aceitação ou aprovação do presente Acordo.

2. Na sequência da assinatura do presente Acordo, e na pendência da sua entrada em vigor para a Malásia:

- a) Quaisquer acordos ou convénios de serviços aéreos anteriores entre os Estados-Membros da UE e a Malásia e entre a União e a Malásia, que tenham sido assinados ou celebrados antes da assinatura do Acordo, continuam a ser aplicáveis e não são alterados; e
- b) Não podem ser celebrados novos acordos ou convénios de serviços aéreos entre os Estados-Membros da UE e a Malásia, ou entre a União e a Malásia, exceto para dar resposta a necessidades limitadas e urgentes em circunstâncias excecionais e sem

prejuízo das respetivas disposições legislativas e regulamentares nacionais. A União ou o Estado-Membro da UE em causa deve informar as outras Partes de quaisquer novos acordos ou convénios em matéria de serviços aéreos.

ARTIGO O **Análise dos progressos**

O Comité Misto analisa anualmente, com base num relatório dos Estados membros da ASEAN em causa, os progressos realizados na aplicação dos artigos do presente anexo.