



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 25 de maio de 2021  
(OR. en)

7744/21

---

Dossiê interinstitucional:  
2021/0083 (NLE)

---

AVIATION 76  
RELEX 298  
OC 14

#### **ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS**

---

Assunto: Acordo de transporte aéreo entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Governo do Estado do Catar, por outro

---

ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO  
ENTRE A UNIÃO EUROPEIA E OS SEUS ESTADOS-MEMBROS, POR UM LADO,  
E O ESTADO DO CATAR, POR OUTRO

## ÍNDICE

ARTIGO 1.º: Definições

### TÍTULO I: DISPOSIÇÕES ECONÓMICAS

ARTIGO 2.º: Concessão de direitos

ARTIGO 3.º: Autorização de exploração

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

ARTIGO 5.º: Liberalização da propriedade e controlo

ARTIGO 6.º: Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares

ARTIGO 7.º: Concorrência leal

ARTIGO 8.º: Oportunidades comerciais

ARTIGO 9.º: Direitos aduaneiros

ARTIGO 10.º: Taxas de utilização

ARTIGO 11.º: Tarifas para passageiros e carga

ARTIGO 12.º: Estatísticas

## TÍTULO II: COOPERAÇÃO REGULAMENTAR

ARTIGO 13.º: Segurança intrínseca da aviação

ARTIGO 14.º: Segurança extrínseca da aviação

ARTIGO 15.º: Gestão do tráfego aéreo

ARTIGO 16.º: Ambiente

ARTIGO 17.º: Responsabilidade das transportadoras aéreas

ARTIGO 18.º: Defesa do consumidor

ARTIGO 19.º: Sistemas informatizados de reserva

ARTIGO 20.º: Aspectos sociais

## TÍTULO III: DISPOSIÇÕES INSTITUCIONAIS E FINAIS

ARTIGO 21.º: Interpretação e aplicação

ARTIGO 22.º: Comité Misto

ARTIGO 23.º: Resolução de litígios e arbitragem

ARTIGO 24.º: Relações com outros acordos

ARTIGO 25.º: Alterações

ARTIGO 26.º: Adesão de novos Estados-Membros à União Europeia

ARTIGO 27.º: Denúncia

ARTIGO 28.º: Registo do Acordo

ARTIGO 29.º: Entrada em vigor, aplicação provisória e depositário

ARTIGO 30.º: Textos Autênticos

ANEXO 1: Disposições transitórias

ANEXO 2: Aplicabilidade geográfica dos direitos de tráfego ao abrigo da 5.ª liberdade para os serviços de transporte de carga

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,

O REINO DA SUÉCIA,

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

a UNIÃO EUROPEIA, a seguir designada por “União”,

por um lado; e

O ESTADO DO CATAR (a seguir designado por «Catar»),

por outro,

a seguir designados em conjunto por “Partes”,

sendo os Estados-Membros da UE e o Catar partes da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, conjuntamente com a União,

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

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 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,

TENDO EM CONTA a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago a 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 fomentar a concorrência equitativa, reconhecendo que determinadas subvenções podem afetar a concorrência e os objetivos primordiais do presente Acordo e reconhecendo que se não houver condições de concorrência equitativas para as transportadoras aéreas, não poderão realizar-se os benefícios potenciais,

TENCIONANDO tirar partido dos acordos no domínio da aviação e dos convénios existentes eles, 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 indiretos,

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 suas obrigações internacionais nesta matéria, incluindo as obrigações previstas nos instrumentos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI),

AFIRMANDO a importância da proteção dos interesses dos consumidores e da cooperação para alcançar um elevado nível de defesa do consumidor,

RECONHECENDO que o aumento das oportunidades comerciais não se destina a reduzir os direitos dos trabalhadores ou as normas laborais 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 da Aviação Civil Internacional,

ACORDARAM NO SEGUINTE:

## ARTIGO 1.º

### Definições

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

- 1) «Acordo», o presente Acordo, bem como todos os seus anexos, e quaisquer alterações dos mesmos.
- 2) «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.
- 3) «Determinação da nacionalidade», o reconhecimento de que uma transportadora aérea que propõe operar serviços aéreos nos termos do presente Acordo satisfaz os requisitos do artigo 3.º no que respeita à propriedade, ao controlo efetivo e ao estabelecimento principal.
- 4) «Autoridades competentes», os organismos estatais ou as entidades responsáveis pelas funções administrativas nos termos do presente Acordo.
- 5) «Sistema informatizado de reserva» ou «SIR», um sistema informatizado que contém, nomeadamente, informações sobre horários, disponibilidade e tarifas de mais do que uma transportadora aérea, com ou sem meios para fazer reservas ou emitir bilhetes, desde que alguns ou todos esses serviços sejam disponibilizados aos assinantes. Deve ser entendido como incluindo «Sistemas Globais de Distribuição» (GDS), incluindo estes produtos de transporte aéreo.

- 6) «Convenção», a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago a 7 de dezembro de 1944, incluindo:
- a) Quaisquer alterações que tenham entrado em vigor nos termos do artigo 94.º, alínea a), da Convenção, e tenham sido ratificadas tanto pelo Catar como pelo Estado-Membro da União Europeia ou pelos Estados-Membros da União Europeia, conforme pertinente para a matéria em causa; e
  - b) Quaisquer anexos ou alterações adotados nos termos do artigo 90.º da Convenção, na medida em que tais anexos ou alterações sejam aplicáveis, em qualquer momento, tanto no Catar como no Estado-Membro da União Europeia ou nos Estados-Membros da União Europeia, conforme pertinente para a matéria em causa.
- 7) «Discriminação», qualquer diferenciação sem justificação objetiva.
- 8) "Tratados da UE", o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;
- 9) «Tarifas para passageiros», os preços a pagar às transportadoras aéreas, aos seus agentes ou a outros vendedores de bilhetes pelo transporte de passageiros em serviços aéreos (incluindo qualquer outro modo de transporte conexo) e as condições em que esses preços se aplicam, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares.

- 10) «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.
- 11) «Custo total», o custo da prestação do serviço, acrescido de um montante razoável para despesas administrativas gerais.
- 12) «Transporte aéreo internacional», um transporte aéreo que atravessa o espaço aéreo sobre o território de dois ou mais Estados.
- 13) «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.
- 14) «Tarifas para carga», os preços a pagar pelo transporte de carga em serviços aéreos (incluindo qualquer outro modo de transporte conexo) e as condições em que esses preços se aplicam, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares.

- 15) «Autoassistência em escala», a situação em que um utilizador do aeroporto presta diretamente a si próprio uma ou mais categorias de serviços de assistência em escala e não celebra nenhum contrato, seja qual for a sua designação, com terceiros para a prestação de tais serviços; para efeitos da presente definição, os utilizadores do aeroporto não se consideram terceiros entre si quando:
- a) Um detém uma participação maioritária no outro, ou
  - b) A mesma entidade detém uma participação maioritária em cada um deles.
- 16) «Perturbação grave na economia », uma crise excecional, temporária (a curto ou longo prazo) e significativa que afete toda a economia de um Estado-Membro da UE ou do Catar, e não uma região ou um setor económico específicos.
- 17) «Escala não comercial», uma aterragem para qualquer fim que não seja o de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem, carga e/ou correio no transporte aéreo.
18. «Subvenção», qualquer contribuição financeira concedida pelo governo ou por qualquer outro organismo público a qualquer nível, incluindo:
- a) A transferência direta de fundos e a potencial transferência direta de fundos ou ativos;
  - b) A renúncia ou a não cobrança de receitas normalmente devidas;

- c) A prestação de bens ou serviços que não sejam infraestruturas de carácter geral, ou a aquisição de bens ou serviços; ou
- d) 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 nas alíneas a) a c), que normalmente incumbiriam ao Estado ou a outro organismo público, e a prática seguida não difira realmente da prática normal do Estado,

limitada, *de jure ou de facto*, a determinadas transportadoras aéreas e que confere uma vantagem a uma ou mais transportadoras aéreas. Não se afigura ser concedida qualquer vantagem através de uma intervenção financeira realizada pela administração pública ou por outro organismo público caso um operador privado do mercado, guiado por considerações comerciais, procedesse à mesma intervenção financeira.

- 19) "Território do Catar", o significado que lhe é atribuído pelo artigo 2.º da Convenção. No caso da União Europeia e dos seus Estados-Membros, o território e as águas interiores e territoriais dos Estados-Membros a que se aplicam os Tratados da UE, nas condições previstas nesses Tratados, assim como o espaço aéreo suprajacente.
- 20) «Taxa de utilização», uma taxa aplicada às transportadoras aéreas pela oferta de infraestruturas ou de serviços aeroportuários, de proteção do ambiente aeroportuário, de navegação aérea ou de segurança extrínseca da aviação, incluindo os serviços e infraestruturas conexos.

## TÍTULO I

### DISPOSIÇÕES ECONÓMICAS

#### ARTIGO 2.º

##### Concessão de direitos

###### Plano de rotas

1. Cada Parte permite que as transportadoras aéreas da outra Parte explorem as rotas especificadas seguidamente:

a) No caso das transportadoras aéreas do Catar:

Quaisquer pontos no Catar – Quaisquer pontos intermédios – Quaisquer pontos na União–  
Quaisquer pontos além

b) No caso das transportadoras aéreas da União:

Quaisquer pontos na União– Quaisquer pontos intermédios – Quaisquer pontos no Catar –  
Quaisquer pontos além

Para efeitos da aplicação do plano de rotas anterior:

- Entende-se por «Quaisquer pontos», um ou mais pontos;
- «Quaisquer pontos na União », um ou mais pontos dentro do mesmo Estado-Membro da UE ou em diferentes Estados-Membros da UE, quer separadamente ou em combinação, em qualquer ordem dada.

Direitos de tráfego

2. Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos para a exploração de serviços de transporte aéreo internacional pelas transportadoras aéreas da outra Parte, numa base não-discriminatória:

- a) Direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;
- b) Direito de efetuar escalas no seu território para fins não comerciais;
- c) Direito de prestar serviços de transporte aéreo internacional, regular e não-regular, de passageiros, de carga e combinado:
  - i) Para as transportadoras aéreas do Catar, o direito de prestar serviços de transporte aéreo internacional entre quaisquer pontos no Catar e quaisquer pontos na União com
    - A) direitos de tráfego ao abrigo da 3.<sup>a</sup> e da 4.<sup>a</sup> liberdades sem limite de rotas, capacidade e/ou frequências; e

- (B) direitos de tráfego ao abrigo da quinta liberdade para serviços de transporte de carga entre a União e pontos além enumerados no anexo 2, secção 1, desde que o exercício desses direitos não exceda sete frequências semanais por Estado-Membro da UE;
  
- ii) Para as transportadoras aéreas da União, o direito de prestar serviços de transporte aéreo internacional entre quaisquer pontos na União e quaisquer pontos no Catar com
  - A) Direitos de tráfego ao abrigo da 3.<sup>a</sup> e da 4.<sup>a</sup> liberdades sem limite de rotas, capacidade e/ou frequências; e
  
  - B) direitos de tráfego ao abrigo da quinta liberdade para serviços de transporte de carga entre o Catar e pontos além enumerados no anexo 2, secção 2, desde que o exercício desses direitos não exceda sete frequências semanais por Estado-Membro da UE;

O exercício destes direitos de tráfego está sujeito às disposições transitórias constantes do anexo 1 do presente Acordo.

Para evitar dúvidas, para os Estados-Membros da UE que, nos seus atuais acordos e convénios bilaterais de serviços aéreos com o Catar possuem sete ou menos frequências semanais com direitos de tráfego ao abrigo da quinta liberdade para os serviços de carga, o número total de frequências semanais disponível para os transportadores de ambas as Partes no final do período transitório será sete.

- d) Restantes direitos estabelecidos no presente Acordo.

## Flexibilidade operacional

3. 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.º 1:

- 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 2;
- 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 UEa ou no Catar, durante o mesmo serviço (concatenação de destinos).

A flexibilidade operacional prevista nas alíneas a) a i) do presente número pode ser exercida sem restrições de direção ou de carácter geográfico e sem perda do direito de transportar tráfego concedido ao abrigo do presente Acordo, desde que:

- Os serviços das transportadoras aéreas do Catar sirvam um ponto no Catar;
- Os serviços das transportadoras aéreas da União sirvam um ponto na União a.

4. Cada Parte autoriza as transportadoras aéreas da outra Parte a definir a frequência e a capacidade dos transportes aéreos internacionais oferecidos, segundo considerações comerciais de mercado. Por força deste direito, as Partes não podem limitar unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço, o encaminhamento, a origem ou 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, salvo disposição em contrário do presente Acordo.

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

- a) Do Catar o direito 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 União Europeia;

- b) Da União o direito de embarcar, no Catar, passageiros, bagagem, carga e/ou correio, transportados a título oneroso ou locativo, com destino a outro ponto do Catar.

### ARTIGO 3.º

#### Autorização de exploração

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

- a) No caso das transportadoras aéreas do Catar:
- i) A transportadora aérea tenha o seu estabelecimento principal no Catar e seja titular de uma licença de exploração válida, em conformidade com a legislação em vigor do Catar;
  - ii) O controlo regulamentar efetivo da transportadora seja exercido e mantido pelo Catar; e
  - iii) A transportadora aérea seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada pelo Catar 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 nos termos dos Tratados da UE, 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 efetivamente controlada por um ou mais Estados-Membros da UE ou por Estados-Membros da Associação Europeia de Comércio Livre ou por nacionais desses Estados-Membros;
- c) Sejam cumpridas as disposições dos artigos 13.º e 14.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. Ao emitirem licenças de exploração e autorizações técnicas, as Partes tratam todas as transportadoras aéreas da outra Parte de forma não discriminatória.

3. 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 4.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 4.º

##### Recusa, revogação, suspensão e limitação das autorizações

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

a) No caso das transportadoras aéreas do Catar:

- i) A transportadora não tenha o seu estabelecimento principal no Catar ou não seja titular de uma licença de exploração válida, em conformidade com a legislação em vigor no Catar;
- ii) O controlo regulamentar efetivo da transportadora não seja exercido ou mantido pelo Catar; ou

- iii) A transportadora aérea não seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada pelo Catar e/ou por nacionais desse país;
- b) No caso de uma transportadora aérea da União:
- i) A transportadora aérea não esteja estabelecida no território do Estado-Membro nos termos dos Tratados da UE, ou não seja titular de uma licença de exploração válida, em conformidade com o direito da União;
  - 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, ou não seja efetivamente controlada por um ou mais Estados-Membros da UE ou por Estados-Membros da Associação Europeia de Comércio Livre ou por nacionais desses Estados-Membros;
- c) A transportadora aérea não tenha cumprido as disposições legislativas e regulamentares referidas no artigo 6.º e/ou as disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas à prestação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que analisa o pedido.
2. Se uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que uma transportadora aérea da outra Parte se encontra nalguma das situações a que se refere o n.º 1, 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 30 dias a contar da receção desse pedido. A inexistência de acordo satisfatório no prazo de 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 as autorizações de exploração ou as autorizações técnicas de uma transportadora aérea da outra Parte, a fim de garantir o cumprimento do presente artigo.

4. Não obstante o disposto no n.º 3, 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.

## ARTIGO 5.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 acordam em explorar no Comité Misto, oportunamente, a liberalização recíproca da propriedade e do controlo das transportadoras aéreas. Em resultado dessa análise, o Comité Misto pode recomendar alterações ao presente Acordo em conformidade com o artigo 25.º.

## ARTIGO 6.º

### Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares

1. Ao entrarem, permanecerem ou saírem do território de uma Parte, as transportadoras aéreas da outra Parte devem cumprir as disposições legislativas e regulamentares dessa Parte 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 dessa Parte 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 7.º

### Concorrência leal

1. As Partes acordam em que as suas transportadoras aéreas dispõem de oportunidades justas e equitativas de concorrência na prestação de serviços de transporte aéreo.
2. As Partes:
  - a) Proíbem e, se for caso disso, suprimem, no âmbito das respetivas jurisdições e utilizando os respetivos procedimentos e processos internos, quaisquer formas de discriminação ou práticas injustas, que afetem negativamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência entre as transportadoras aéreas da outra Parte no fornecimento de serviços de transporte aéreo;
  - b) Não concedem nem autorizam subvenções a qualquer transportadora aérea no caso destas afetarem negativamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência entre as transportadoras aéreas da outra Parte no fornecimento de serviços de transporte aéreo.

3. Não obstante o disposto no n.º 2, alínea b), pode ser concedido:
- 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 insolvente ou 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 o fornecimento de serviços de transporte aéreo sejam reduzidos ao mínimo:
    - i) Subvenções destinadas a remediar os danos causados por calamidades naturais;
    - ii) No caso do Catar, subvenções destinadas a sanar uma perturbação grave da sua economia; e, no caso da UE e dos seus Estados-Membros, subvenções destinadas a sanar uma perturbação grave da economia de um ou mais Estados-Membros da UE;

d) 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.

4. As Partes devem assegurar que cada uma das suas transportadoras aéreas que presta serviços de transporte aéreo ao abrigo do presente Acordo emita, pelo menos uma vez por ano, um relatório financeiro e uma ficha financeira anexa, que sejam objeto de auditoria externa 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; além disso, no caso de uma Parte conceder uma subvenção, esta deve ser identificada separadamente no relatório financeiro.

5. Cada Parte deve, a pedido da outra Parte, providenciar à Parte contrária, no prazo de 30 dias, salvo acordo em contrário das Partes, relatórios financeiros e quaisquer outras informações que possam estar razoavelmente disponíveis, incluindo sobre as questões abrangidas pelo n.º 4, tal como razoavelmente solicitado pela outra Parte, a fim de verificar o cumprimento do disposto no presente artigo. Tais informações, se comercialmente sensíveis, estão sujeitas a tratamento confidencial pela Parte requerente.

6. Cada Parte, fazendo uso dos respectivos procedimentos e processos internos, deve implementar e aplicar medidas que proíbam e impeçam eficazmente as suas transportadoras aéreas de:

- a) Proceder a práticas concertadas resultantes de um acordo expresso ou implícito ou de uma decisão entre concorrentes que tenham por objetivo ou efeito a prevenção, a atenuação ou a distorção da concorrência. Esta proibição pode ser considerada inaplicável caso tais acordos, decisões ou práticas contribuam para melhorar a produção ou a distribuição dos serviços ou a promover o progresso técnico ou económico, reservando aos consumidores a justa parte dos benefícios resultantes, sem, todavia:
  - i) impor às empresas interessadas restrições que não são indispensáveis para se atingir tais objetivos; ou
  - ii) dar a estas transportadoras aéreas a possibilidade de eliminar a concorrência numa parte substancial dos serviços em causa,
- b) Abusar de uma posição dominante suscetível de afetar os serviços de transporte aéreo de/para essa Parte, e
- c) Criar concentrações entre transportadoras aéreas que entrem significativamente uma concorrência efetiva, designadamente em resultado da criação ou do reforço de uma posição dominante.

7. Se uma Parte considerar que as oportunidades justas e equitativas de concorrência das suas transportadoras aéreas se encontram negativamente afetadas por:

- a) Discriminação ou práticas desleais proibidas ao abrigo do n.º 2, alínea a);
- b) Subvenção proibida nos termos do n.º 2, alínea b), além das enumeradas no n.º 3;
- c) Não conformidade com as obrigações de transparência estabelecidas nos n.ºs 4 e 5; ou
- d) Não cumprimento pela outra Parte das obrigações estabelecidas no n.º 6;

(“a Parte interessada”) pode proceder em conformidade com os n.ºs 8 a 10.

8. A Parte interessada deve apresentar um pedido por escrito de consultas à outra Parte, acompanhado de um relatório escrito com as suas observações e elementos de prova. As consultas devem ter início no prazo de 30 dias a contar da receção do pedido, salvo acordo das Partes em contrário. As consultas podem ser pedidas através do Comité Misto.

9. Se a Parte interessada e a outra Parte não chegarem a acordo sobre a questão no prazo de 60 dias a contar do início das consultas, ou num prazo diferente acordado pelas Partes ou pelo Comité Misto, a Parte requerente pode tomar medidas contra as transportadoras aéreas que tenham manifestado a conduta contestada ou que tenham beneficiado da discriminação, das práticas desleais ou das subvenções em causa. A Parte interessada notifica a outra Parte, por escrito, acerca das medidas a tomar pelo menos 15 dias antes da aplicação dessas medidas.

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 atenuar o prejuízo para as transportadoras da Parte interessada e suprimir a vantagem indevida obtida pelas transportadoras contra as quais são dirigidas.

11. Quaisquer ações e medidas tomadas nos termos do n.º 9 não devem prejudicar o direito de qualquer das Partes de remeter para o procedimento de resolução de litígios previsto no artigo 23.º.

12. Sempre que as questões relativas ao presente artigo forem remetidas para o procedimento de resolução de litígios previsto no artigo 23.º, os prazos do artigo 23.º, n.ºs 10, 11 e 12 são diminuídos para metade.

13. 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 por uma Parte não prejudica as eventuais medidas tomadas pelas referidas autoridades e tribunais, incluindo os da Parte interessada. As decisões dos tribunais que analisam as ações e medidas dessas autoridades competentes são excluídas do mecanismo de resolução de litígios previsto no artigo 23.º.

## ARTIGO 8.º

### Oportunidades comerciais

#### Exercício de uma atividade comercial

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

2. O Comité Misto, previsto no artigo 22.º estabelecerá um processo de cooperação relativo ao exercício das atividades empresariais e das oportunidades comerciais. Em conformidade com o disposto no artigo 22.º, uma Parte pode solicitar uma reunião do Comité Misto para examinar qualquer questão relativa à aplicação do presente artigo.

#### Representantes das transportadoras aéreas

3. As transportadoras aéreas de uma Parte têm direito a abrir livremente escritórios e instalações no território da outra Parte necessários à prestação de serviços de transporte aéreo e para promoção e venda de serviços de transporte aéreo e serviços conexos, incluindo o direito de vender e emitir qualquer bilhete e/ou carta de porte aéreo, quer os seus próprios, quer os de qualquer outra transportadora.

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. Ambas as Partes devem facilitar e acelerar a concessão de autorizações de trabalho, se necessário, ao pessoal contratado para os escritórios, nos termos do presente número, incluindo ao que exerce certas funções temporárias por um período não superior a 90 dias, sem prejuízo das disposições legislativas e regulamentares em vigor. As transportadoras aéreas de cada Parte podem escolher livremente trabalhar com ou sem um agente geral de vendas da sua escolha no território da outra Parte.

#### Assistência em escala

5. Cada transportadora aérea tem direito, no que diz respeito à assistência em escala no território da outra Parte, a:

- a) Prestar o seu próprio serviço de assistência em escala («autoassistência em escala»); ou
- b) Selecionar um prestador entre os prestadores concorrentes, incluindo outras transportadoras aéreas, de parte ou da totalidade dos serviços de assistência em escala, se tais prestadores tiverem acesso ao mercado com base nas disposições legislativas e regulamentares de cada Parte e estiverem presentes no mercado.

Os direitos estabelecidos nas alíneas a) e b) do primeiro parágrafo ficam sujeitos apenas às restrições específicas de espaço ou de capacidade decorrentes da necessidade de assegurar a exploração segura do aeroporto. Se essas restrições impedirem ou limitarem a autoassistência 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, 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 para os intermediários de transporte aéreo e as transportadoras aéreas da outra Parte.

## Vendas, despesas realizadas localmente e transferência de fundos

8. Toda e qualquer transportadora aérea de cada uma das Partes tem o direito de efetuar a venda de serviços aéreos e serviços conexos no território da outra Parte, diretamente e/ou, ao seu critério, por intermédio dos seus agentes de vendas, através de qualquer outro intermediário à sua escolha, ou através da Internet ou de outros meios disponíveis. Cada transportadora aérea tem o direito de vender estes serviços de transporte e serviços conexos, e qualquer pessoa é livre de os adquirir na moeda do território em causa ou em qualquer outra moeda livremente convertível.

9. As transportadoras aéreas de cada Parte são autorizadas a pagar as despesas realizadas localmente, incluindo, mas não exclusivamente, a aquisição de combustível, no território da outra Parte, em moeda local. As transportadoras aéreas de cada uma das Partes têm, ao seu critério, o direito de adaptar despesas efetuadas no território da outra Parte em moeda livremente convertível à taxa de câmbio do mercado.

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

## Acordos de cooperação comercial

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

- a) Uma ou várias transportadoras aéreas das Partes;
- b) Uma ou várias transportadoras aéreas de um país terceiro; e/ou
- 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) as transportadoras responsáveis pela comercialização tenham as rotas em causa no plano de rotas; e iii) os acordos de cooperação preencham os requisitos regulamentares a que estão normalmente sujeitos.

12. Ao explorar ou prestar serviços nos termos do presente Acordo, qualquer companhia aérea de uma Parte pode celebrar acordos de cooperação comercial, nomeadamente no domínio da reserva de capacidade ou da partilha de códigos com uma transportadora aérea que se encontre a explorar um setor nacional, desde que i) tal faça parte de um trajeto internacional e ii) os acordos preencham os requisitos regulamentares a que estão normalmente sujeitos. Para efeitos do presente número, entende-se por «setor nacional», num troço em que a transportadora exploradora pertence à União, uma rota no território de um Estado-Membro da UE e, num troço em que a transportadora exploradora é uma transportadora do Catar, uma rota no território do Catar.

13. No caso do transporte de passageiros num voo abrangido por acordos de cooperação comercial, o comprador é informado, por ocasião da venda do bilhete ou do registo, ou, em qualquer caso, antes do embarque, tratando-se de um voo de ligação efetuado sem registo, da identidade do prestador de serviços de transporte 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 deve ter acesso às formalidades e infraestruturas aduaneiras do aeroporto. As transportadoras aéreas podem optar por efetuar o seu próprio transporte de superfície ou por prestar esse serviço através de acordos estabelecidos com outros 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. Esses serviços de transporte intermodal de carga podem ser oferecidos a um preço único, combinando o transporte aéreo e o transporte de superfície, desde que os expedidores não sejam induzidos em erro sobre as características do transporte.

## Contratos de franquia e de utilização de marca

16. As transportadoras aéreas de cada uma das Partes têm direito a celebrar contratos de franquia ou utilização de marca com empresas, incluindo transportadoras aéreas, de qualquer das Partes ou de países terceiros, desde que as transportadoras aéreas possuam as autorizações necessárias e preencham as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares aplicadas pelas Partes a tais contratos, com destaque para aquelas que requerem a comunicação da identidade da transportadora aérea responsável pelo serviço.

## Locações

17. As Partes concedem às transportadoras aéreas de ambas o direito de prestar serviços ao abrigo do presente Acordo pela:

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

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 em causa. A fim de evitar dúvidas, o 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 9.º

### Direitos aduaneiros

1. À chegada ao território de uma Parte, as aeronaves utilizadas no transporte aéreo internacional pelas transportadoras aéreas da outra Parte, o seu equipamento normal, combustível, lubrificantes, consumíveis técnicos, equipamento de terra, peças sobressalentes (incluindo motores), provisões de bordo (nomeada, mas não exclusivamente, alimentos e bebidas, 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, 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, imposto sobre o valor acrescentado (IVA) ou outros impostos indiretos similares e outros emolumentos e taxas equiparadas:

a) Instituídos pelas autoridades nacionais ou locais ou pela União, e

b) Não calculados no custo dos serviços prestados.

2. Estão igualmente isentos, em condições de reciprocidade, dos impostos, imposições, direitos, emolumentos e taxas referidos no n.º 1, 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 de uma transportadora aérea da outra Parte que assegura um serviço aéreo internacional, ainda que essas provisões se destinem a ser utilizadas num troço da viagem efetuado sobre o referido território;

b) O equipamento de terra e as peças sobressalentes (incluindo motores) importados para o território de uma Parte para efeitos de assistência técnica, manutenção ou reparação das aeronaves de uma transportadora aérea da outra Parte que assegura um serviço aéreo internacional;

c) Os combustíveis, lubrificantes e consumíveis técnicos importados ou fornecidos no território de uma Parte 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;

d) O material impresso, previsto na legislação aduaneira de cada uma das Partes, introduzido ou fornecido no território de uma Parte e embarcado para utilização nos voos de partida das aeronaves de uma transportadora aérea da outra Parte afetas ao transporte aéreo internacional, ainda que tal material se destine a ser utilizado num segmento da viagem efetuado sobre o referido território; e

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

3. 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 que opere entre dois pontos no seu território.

4. O equipamento habitual das aeronaves, bem como os materiais, provisões e peças sobressalentes a que se referem os n.ºs 1 e 2, habitualmente conservados a bordo das aeronaves utilizadas pelas transportadoras aéreas de uma Parte, só podem ser descarregados no território da 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.

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

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

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

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

9. O presente Acordo não prejudica as disposições das respectivas convenções em vigor entre qualquer Estado-Membro da UE e o Catar para evitar a dupla tributação sobre o rendimento e o capital.

## ARTIGO 10.º

### Taxas de utilização

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

2. Cada Parte certifica-se de que as taxas de utilização suscetíveis de ser aplicadas pelas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança às transportadoras aéreas da outra Parte pela utilização de infraestruturas e serviços aeroportuários, bem como de segurança extrínseca da aviação, e serviços e infraestruturas conexos, com exceção dos direitos cobrados pela prestação dos serviços descritos no n.º 5 do artigo 8.º, não são injustamente discriminatórias e são equitativamente repartidas pelas categorias de utilizadores. Essas taxas devem refletir, mas não 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 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 dessas taxas às transportadoras aéreas da outra Parte não devem ser menos favoráveis do que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra transportadora aérea 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. As autoridades e os organismos competentes em matéria de cobrança devem informar os utilizadores, com uma antecedência razoável, de qualquer proposta de alteração das taxas de utilização, de modo a permitir que estes se pronunciem e apresentem observações antes de essas alterações terem lugar.

## ARTIGO 11.º

### Tarifas para passageiros e carga

1. As Partes devem permitir que as tarifas para passageiros e carga sejam fixadas livremente pelas transportadoras aéreas das Partes segundo o princípio da livre e leal concorrência.
2. As Partes podem exigir, numa base não-discriminatória, que as transportadoras aéreas de ambas as Partes notifiquem as respetivas autoridades competentes, de forma simplificada e exclusivamente para fins de informação, das tarifas para passageiros e carga oferecidas relativas aos serviços que partem do seu território. Esta notificação pode ser solicitada às transportadoras aéreas, pela primeira vez, aquando de uma proposta inicial de tarifas para passageiros ou carga.

## ARTIGO 12.º

### Estatísticas

1. As Partes cooperam no âmbito do Comité Misto, de modo a facilitar o intercâmbio de informações estatísticas relativas aos transportes aéreos objeto do presente Acordo.
2. Mediante pedido, cada Parte fornecerá à outra Parte, numa base não discriminatória, as estatísticas disponíveis não confidenciais e não comercialmente sensíveis sobre os serviços de transporte aéreo prestados no âmbito do presente Acordo, tal como exigido pelas disposições legislativas e regulamentares de ambas as Partes, e que possam ser razoavelmente solicitadas.

## TÍTULO II

### COOPERAÇÃO REGULAMENTAR

#### ARTIGO 13.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 devem, consoante se afigurar adequado, continuar a sua cooperação no domínio dos inquéritos de acidente, do desenvolvimento regulamentar, do intercâmbio de informações de segurança, da possível participação nas atividades de supervisão uma da outra, ou na realização de atividades de supervisão conjuntas e no desenvolvimento de projetos e iniciativas conjuntos.
2. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças emitidos ou validados por uma das Partes e que mantenham a validade devem ser reconhecidos como igualmente válidos pela outra Parte e pelas respetivas autoridades aeronáuticas para efeitos da exploração de serviços aéreos, desde que tais certificados ou licenças sejam emitidos ou validados nos termos de, e em conformidade com, pelo menos, as normas internacionais e práticas recomendadas pertinentes de serviços de navegação aérea estabelecidas no âmbito da Convenção.

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 devem ter lugar no prazo de 30 dias a contar da data de apresentação do pedido para o efeito.

4. Se, na sequência de tais consultas, a Parte requerente verificar que a outra Parte não adota nem aplica efetivamente as normas e os requisitos de segurança intrínseca nos domínios referidos no n.º 3, os quais, salvo decisão em contrário, são pelo menos equivalentes às normas mínimas estabelecidas ao abrigo da Convenção, a outra Parte será notificada dessas conclusões.

A outra Parte deve apresentar um plano de medidas corretivas no prazo de 30 dias, que incluirá um calendário de execução. O plano de medidas corretivas e o correspondente calendário devem ser acordados pelas Partes antes da sua aplicação.

A ausência de tomada de medidas corretivas adequadas pela outra Parte num prazo razoável constitui motivo para a Parte requerente recusar, revogar, suspender, impor condições ou limitar as licenças de exploração ou as autorizações técnicas de uma transportadora aérea, ou de outro modo recusar, revogar, suspender ou impor condições ou limitar as operações de uma transportadora que se encontre sob a supervisão da segurança intrínseca da outra Parte.

5. As Partes aceitam que as aeronaves operadas por uma transportadora aérea de uma Parte ou em nome desta possam, durante a sua permanência no território da 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 uma Parte, após ter efetuado uma inspeção na plataforma de estacionamento, constatar que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumprem as normas e os procedimentos mínimos de serviços de navegação aérea aplicáveis nos termos da Convenção, essa Parte deve notificar o operador da aeronave de tal falha, requerendo simultaneamente a tomada de medidas corretivas conforme adequado. Sempre que adequado, as autoridades competentes da outra Parte responsáveis pela supervisão da segurança da transportadora aérea que opera a aeronave podem ser convidadas a manifestar o seu acordo com as medidas corretivas tomadas pelo operador da aeronave. Não obstante, cada Parte autorizará o acesso aos resultados das inspeções na plataforma de estacionamento realizadas sobre os operadores de aeronaves que estão sob a supervisão da segurança da outra Parte.
  
7. Cada Parte tem o direito de tomar medidas imediatas, nomeadamente a revogação, suspensão ou restrição das licenças de exploração ou das autorizações técnicas, 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, deve ser necessária e proporcionada para dar resposta a uma constatação no domínio da segurança intrínseca e será retirada logo que a razão da medida em causa tenha deixado de existir.

## ARTIGO 14.º

### Segurança extrínseca da aviação

1. As Partes sublinham o seu compromisso de atingir os mais elevados níveis de normas de segurança extrínseca da aviação e podem, se for apropriado, continuar o diálogo e a cooperação neste domínio.
  
2. 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, 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.
  
3. 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.

4. 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, pelo menos, em conformidade com as referidas disposições de segurança da aviação.

5. 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 controlo do acesso ao lado ar e às zonas restritas de segurança. Essas medidas devem ser adaptadas para fazer face à ameaça crescente a que a segurança da aviação 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.

6. 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, assim como os eventuais efeitos negativos no transporte aéreo entre as Partes. 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 aéreos previstos no presente Acordo. Qualquer Parte pode requerer uma reunião do Comité Misto previsto no artigo 22.º para debater tais medidas de segurança, por motivos de emergência, se for caso disso.

7. 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.

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 atos de captura ilícita ou a outros atos de interferência ilícita que se encontre estacionada no seu território seja retida em terra, a menos que a sua partida seja imposta pela necessidade imperiosa de proteger vidas humanas. Sempre que possível, tais medidas são tomadas com base em consultas mútuas.

10. Se uma Parte 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. A consulta deve ter início no prazo de 30 dias a contar da data de receção do pedido ou num período mais alargado, conforme for acordado. A inexistência de acordo satisfatório no prazo de 30 dias a contar da data de início de tais consultas, ou num período superior acordado, , 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. Em caso de emergência ou para evitar novas infrações ao disposto no presente artigo, uma Parte pode tomar medidas provisórias imediatas.

11. Qualquer medida tomada em conformidade com o presente artigo deve ser necessária e proporcionada para dar resposta a uma ameaça à segurança extrínseca e será retirada com o cumprimento pela outra Parte do disposto no presente artigo ou logo que tal medida deixe de ser necessária.

## ARTIGO 15.º

### Gestão do tráfego aéreo

1. As Partes cooperam sobre matérias regulamentares relativas aos serviços de navegação aérea, incluindo a supervisão de tais serviços. 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 sistemas.
2. As Partes incentivam as respetivas autoridades competentes e os prestadores de serviços de navegação aérea a prosseguir a colaboração na área da interoperabilidade tendo em vista, se possível, a maior integração dos sistemas de ambas as Partes, a redução do impacto ambiental da aviação e, se for caso disso, a partilha de informações.
3. As Partes promoverão 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 melhorar a utilização dos recursos e a alcançar previsibilidade, pontualidade e a continuidade dos serviços.
4. As Partes acordam em cooperar em programas de modernização, incluindo o desenvolvimento, a implantação e as melhores práticas em matéria de eficiência económica, da gestão do tráfego aéreo e de aspetos relevantes dos aeródromos, assim como em incentivar a participação cruzada em atividades de validação e de demonstração.

## ARTIGO 16.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 os problemas relacionados com o impacto da aviação no ambiente.
2. As Partes reconhecem a importância de trabalhar em conjunto para avaliar e minimizar os efeitos da aviação no ambiente, em consonância com os objetivos do presente Acordo.
3. As Partes reconhecem a importância de abranger as alterações climáticas e, por conseguinte, de limitar ou reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) associadas aos transportes aéreos nacionais e internacionais. Estão de acordo em cooperar nestas matérias, com vista a desenvolver e implementar instrumentos, incluindo regras de execução para o desenvolvimento do regime de compensação e de redução do carbono para a aviação internacional (CORSIA) e qualquer outro aspeto de especial relevância para as emissões de GEE no setor da aviação.
4. As Partes comprometem-se a trocar informações e a manter um diálogo regular entre os peritos, a fim de reforçar a cooperação no sentido de limitar os efeitos da aviação no ambiente, inclusive sobre:
  - a) Investigação e desenvolvimento de tecnologias aeronáuticas respeitadoras do ambiente;

- b) Inovação na gestão do tráfego aéreo a fim de reduzir os efeitos da aviação no ambiente;
- c) Investigação e desenvolvimento de combustíveis alternativos sustentáveis para a aviação;
- d) Questões relativas aos efeitos da aviação no ambiente e sobre a redução das emissões da aviação com impacto no clima; e
- e) Mitigação e monitorização do ruído, a fim de reduzir os efeitos da aviação no ambiente.

5. As Partes devem também, em conformidade com os direitos e obrigações multilaterais respetivos no domínio do ambiente, reforçar a cooperação, nomeadamente em matéria financeira e tecnológica, no que diz respeito às medidas que visam tratar a questão das emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação internacional.

6. 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 17.º

### Responsabilidade das transportadoras aéreas

As Partes reafirmam as suas obrigações decorrentes da Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Montreal, a 28 de maio de 1999 (Convenção de Montreal).

## ARTIGO 18.º

### Defesa do consumidor

As Partes cooperam para proteger os interesses dos consumidores no setor dos transportes aéreos. O objetivo desta cooperação é alcançar um elevado nível de defesa do consumidor. 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 maior convergência regulamentar e uma maior compatibilidade na medida do possível.

## ARTIGO 19.º

### Sistemas informatizados de reserva

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. 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 relativamente ao intercâmbio de informações em matéria de serviços de viagens que facilitam a visualização de informações 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, se existirem, 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.

## ARTIGO 20.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, nomeadamente 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. As Partes asseguram que os direitos e princípios constantes das respetivas disposições legislativas e regulamentares não são postos em causa e sim efetivamente aplicados.

3. Cada Parte deve continuar a melhorar essas disposições legislativas e regulamentares coerentes com as suas obrigações internacionais 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 adesão à Organização Internacional do Trabalho (OIT) e da declaração da OIT relativa aos princípios e direitos fundamentais no trabalho e ao seu seguimento, adotada pela Conferência Internacional do Trabalho na sua 86.<sup>a</sup> sessão, em 1998, no sentido de respeitar, promover e aplicar efetivamente os princípios e direitos fundamentais no trabalho.
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, de 2008, adotada pela Conferência Internacional do Trabalho na sua 97.<sup>a</sup> sessão.
6. Cada Parte compromete-se a envidar todos os esforços para ratificar, quando ainda não o tenha feito, as convenções fundamentais da OIT. As Partes considerarão igualmente a ratificação de outras convenções da OIT e, por conseguinte, a aplicação efetiva 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 que considere importantes.

## TÍTULO III

### DISPOSIÇÕES INSTITUCIONAIS E DISPOSIÇÕES FINAIS

#### ARTIGO 21.º

##### Interpretação e aplicação

1. Os direitos previstos no presente Acordo são concedidos pelas Partes entre si. Qualquer referência no presente Acordo aos direitos concedidos às transportadoras aéreas de uma Parte devem ser entendidas como referência a direitos concedidos a essa Parte. 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 carácter 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 objetivo dessas medidas.
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. Sempre que alguma das Partes tiver reservas sobre uma possível infração ao presente Acordo, pode solicitar informações e assistência à outra Parte. Após receção desse pedido, a outra Parte presta todas as informações e assistência necessárias, em conformidade com as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis.
  
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 no presente Acordo seja feita referência à cooperação entre as Partes, incluindo, mas não exclusivamente, no domínio das oportunidades comerciais, da segurança intrínseca e extrínseca, do ambiente, da gestão do tráfego aéreo e da defesa do consumidor, as Partes 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 22.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 adota o seu regulamento interno.
3. O Comité Misto reúne-se sempre que necessário e pelo menos uma vez por ano. 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 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 às disposições legislativas e regulamentares e às políticas das Partes que possam afetar os serviços aéreos e informação estatística relacionada com os transportes aéreos;
  - 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 quaisquer questões relacionadas com a aplicação ou a interpretação do presente Acordo e, bem assim, 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;
  - e) Considera os domínios suscetíveis de ser incluídos no presente Acordo, incluindo a recomendação de eventuais alterações ao mesmo relativas à adesão de países terceiros ao presente Acordo.
5. As recomendações e decisões do Comité Misto são adotadas por consenso entre as Partes. As decisões adotadas pelo Comité Misto têm carácter vinculativo para as Partes.

## ARTIGO 23.º

### Resolução de litígios e arbitragem

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 4.º, qualquer litígio relacionado com a aplicação ou a interpretação do presente Acordo pode ser submetido pelas 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 da sua intenção e solicita uma reunião do Comité Misto para consulta.
3. Caso a reunião do Comité Misto não for realizada no prazo de 2 meses a contar da receção do pedido referido no n.º 2 ou até data acordada pelas Partes, ou, se o litígio não for resolvido no Comité Misto no prazo de 6 meses a contar da data do pedido referido, o litígio pode ser remetido para uma pessoa ou organismo para decisão por acordo das Partes. Caso as Partes 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.
4. Sem prejuízo do n.º 2, 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, o litígio pode ser imediatamente submetido a uma pessoa ou organismo para decisão, ou submetido a arbitragem.
5. O pedido de arbitragem deve ser apresentado por escrito por uma Parte («Parte requerente») à outra Parte (a seguir designada por «Parte requerida»). No seu pedido, a Parte requerente 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 requerente e da Parte requerida, a arbitragem cabe a um tribunal arbitral de três árbitros, que é constituído da seguinte forma:
- a) No prazo de 60 dias a contar da data de receção do pedido de arbitragem, a Parte requerente e a Parte requerida nomeiam um árbitro cada uma. No prazo de 30 dias a contar da nomeação destes dois árbitros, a Parte requerente e a Parte requerida nomeiam, de comum acordo, um terceiro árbitro, que atua como presidente do tribunal;
  - b) Se a Parte requerente ou a Parte requerida não nomearem um árbitro, ou se o terceiro árbitro não tiver sido nomeado em conformidade com a alínea a), 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 receção do referido pedido. Se o Presidente do Conselho da OACI for nacional quer do Catar ou de um Estado-Membro da UE, a nomeação cabe ao Vice-Presidente deste Conselho com maior antiguidade que não seja excluído pelo mesmo motivo.
7. A data de constituição do tribunal arbitral é a data em que o último dos três árbitros tiver aceitado a nomeação.
8. Os processos são conduzidos em conformidade com o regulamento interno adotado pelo Comité Misto na primeira oportunidade, sob reserva do disposto no presente artigo e nos termos do artigo 22.º, n.º 4, alínea b), e n.º 5, do presente Acordo. Até o Comité Misto ter adotado o seu regulamento interno, o tribunal estabelece as suas próprias regras processuais.

9. A pedido da Parte requerente, o tribunal arbitral pode, na pendência da sua decisão final, autorizar a Parte requerente a adotar medidas cautelares provisórias ou solicitar à Parte requerida para adotar medidas cautelares provisórias.

10. O tribunal arbitral notifica à Parte requerente 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 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 requerente 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 120 dias após a data da sua constituição.

11. A Parte requerente ou a Parte requerida podem solicitar por escrito ao tribunal arbitral que reexamine determinados aspetos do relatório intercalar, no prazo de 14 dias a contar da emissão do mesmo. 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 requerente e à Parte requerida no prazo de 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 mais de 150 dias após a data da sua constituição.

13. Caso uma Parte tenha 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, a pedido da Parte requerente ou da Parte requerida, caso o tribunal decida que o caso é urgente, os prazos respetivos definidos nos n.ºs 10, 11 e 12 são diminuídos para metade.

14. A Parte requerente e a Parte requerida podem apresentar pedidos de esclarecimento sobre a decisão final do tribunal no prazo de 10 dias a contar da sua emissão. Toda e qualquer explicação deve ser dada no prazo de 15 dias a contar 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 60 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 requerente e a Parte requerida chegarem a acordo quanto a uma solução mutuamente satisfatória.

16. Cada Parte assume os custos do árbitro que nomeou. Os demais custos do tribunal são divididos equitativamente entre as Partes.

## ARTIGO 24.º

### Relações com outros acordos

1. O presente Acordo suspende anteriores acordos e convénios sobre o mesmo tema entre as Partes, sob reserva do disposto nos n.ºs 2 a 7, exceto denúncia do presente Acordo.

2. As disposições de um acordo ou convénio anterior entre um Estado-Membro da UE e o Catar sobre as questões abrangidas pelos artigos 2.º, 3.º, 8.º e 11.º do presente Acordo continuam a ser aplicáveis no âmbito do presente Acordo se forem mais favoráveis e/ou flexíveis 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 da União.

3. Para efeitos do n.º 2, qualquer litígio entre as Partes sobre se as disposições ou os tratamentos previstos no âmbito de anteriores acordos ou convénios entre as Partes são mais favoráveis e/ou flexíveis deve ser resolvido no âmbito do mecanismo de resolução de litígios previsto no artigo 23.º

4. Quaisquer direitos de tráfego adicionais que possam ser concedidos pelo Catar 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.
  
6. Se as Partes aderirem a um acordo multilateral ou aprovarem uma decisão adotada pela OACI no domínio dos transportes aéreos, que trate de matérias reguladas pelo presente Acordo, devem consultar o Comité Misto para determinar se o presente Acordo deve ser revisto para ter em conta essa situação.
  
7. Nada no presente Acordo afeta a validade e a aplicação de acordos futuros ou em vigor entre os Estados-Membros da UE e o Catar no que diz respeito a territórios sob a sua respetiva soberania que não sejam abrangidos pela definição de «território» constante do artigo 1.º do presente Acordo.

## ARTIGO 25.º

### Alterações

As Partes podem acordar na alteração do presente Acordo após consultas efetuadas ao abrigo do seu artigo 22.º As alterações entram em vigor em conformidade com o disposto no artigo 29.º.

## ARTIGO 26.º

### Adesão de novos Estados-Membros à União

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. Nesse caso, a adesão desse Estado-Membro da União ao presente Acordo será efetuada mediante o depósito de um instrumento de adesão junto do Secretário-Geral do Conselho da União Europeia, que notificará o Catar do depósito do instrumento de adesão e da respetiva data. A adesão desse Estado-Membro da União tem efeitos a partir do 30.º dia seguinte à data do depósito do instrumento de adesão.

3. O artigo 24.º, n.ºs 1, 2, 3 e 7, do presente Acordo aplicam-se, com as devidas aplicações, aos acordos e convénios que estejam em vigor no momento da adesão de um Estado-Membro da UE ao Acordo.

## ARTIGO 27.º

### Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte, por via diplomática, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. A notificação é enviada simultaneamente à OACI e ao Secretariado das Nações Unidas. O presente Acordo cessa às 00.00 horas TMG do final da temporada de tráfego da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA) em curso um (1) ano a contar da data de notificação escrita da denúncia, salvo se essa notificação for retirada por acordo mútuo das Partes antes de terminado este prazo.

## ARTIGO 28.º

### Registo do Acordo

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

## ARTIGO 29.º

### Entrada em vigor, aplicação provisória e depositário

1. O presente Acordo entra em vigor no primeiro dia do segundo mês seguinte àquele em que as Partes se tiverem notificado reciprocamente da conclusão das formalidades internas legais necessárias aplicáveis para a entrada em vigor do presente Acordo.
2. Para efeitos do n.º 1, o Catar entrega a sua notificação ao Secretário-Geral do Conselho da União Europeia e este entrega ao Catar, por via diplomática, a notificação da União e dos Estados-Membros.
3. Não obstante o disposto no n.º 1, as Partes acordam em aplicar a título provisório o presente Acordo, em conformidade com os respetivos procedimentos internos e/ou com a legislação nacional aplicável, a partir da data de assinatura do presente Acordo.
4. O Secretário-Geral do Conselho da União Europeia é o depositário do presente Acordo.

## ARTIGO 30.º

### Textos autênticos

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

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

EM FÉ DO QUE, os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito, assinaram o presente Acordo.

Feito em ..., neste ... dia de ... no ano ...,

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

Feito em ..., em ..., no ano de ...,

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 Estado do Catar

**DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS**

1. Não obstante o disposto no artigo 2.º, n.º 2, do presente Acordo, o exercício dos direitos de tráfego ao abrigo da 3.ª e da 4.ª liberdades relativos a serviços de transporte de passageiros, de carga e combinado, e dos direitos de tráfego ao abrigo da 5.ª liberdade para os serviços de transporte de carga nas rotas especificadas estão sujeitos às disposições transitórias do presente anexo.
2. Os direitos de tráfego ao abrigo da 3.ª e da 4.ª liberdades entre pontos no Catar e pontos na Bélgica, na Alemanha, na França, na Itália e nos Países Baixos serão gradualmente liberalizados em conformidade com os pontos 4 a 8.
3. Os direitos de tráfego ao abrigo da 5.ª liberdade para os serviços de transporte de carga serão gradualmente aumentados em conformidade com o disposto no ponto 9, a fim de atingir o direito acordado de 7 frequências semanais no final do período de transição.
4. Quanto aos serviços de/para os Estados-Membros da UE referidos no ponto 2, as transportadoras aéreas das Partes têm direito, a partir da data de assinatura do presente Acordo, a exercer os direitos de tráfego ao abrigo da 3.ª e da 4.ª liberdades em conformidade com os direitos de frequência semanais referidos como «Base de referência» nos quadros constantes dos pontos 7 e 8 e com as rotas que lhes dizem respeito.

5. Os direitos de frequência relativos a serviços de/para os Estados-Membros da UE referidos no ponto 2 estão sujeitos às fases previstas nos quadros dos pontos 7 e 8. A «fase 1» terá efeito no primeiro dia da época de inverno da IATA de 2020/2021, cabendo as fases subsequentes («fases 2 a 5») no respetivo primeiro dia das épocas de inverno da IATA de 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 e 2024/2025.
  
6. A partir do primeiro dia da época de inverno da IATA de 2024/2025 em diante («fase 5»), as transportadoras aéreas de cada Parte têm o direito de exercer os direitos de tráfego ao abrigo da 3.<sup>a</sup> e da 4.<sup>a</sup> liberdades previstos no artigo 2.<sup>o</sup>, n.º 2, alínea c), do presente Acordo sem limitações de rotas, de capacidade e/ou de frequência entre pontos no Catar e pontos em todos os Estados-Membros da UE.
  
7. Relativamente a serviços de transporte de passageiros e combinado ao abrigo da 3.<sup>a</sup> e da 4.<sup>a</sup> liberdades, as transportadoras aéreas das Partes têm direito a operar o número seguinte de frequências semanais:
  - a) Entre pontos no Catar e pontos na Bélgica e vice-versa

Rotas	Base de referência	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Para/A partir de todos os pontos	14.					Livre

b) Entre pontos no Catar e pontos na Alemanha e vice-versa

Rotas	Base de referência	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Para/A partir de todos os pontos no Catar e em Francoforte	14	18	21	24	28	Livre
Para/A partir de todos os pontos no Catar e em Munique	14	18	21	24	28	Livre
Para/A partir de todos os outros pontos	7	11	14	17	21	Livre

c) Entre pontos no Catar e pontos em França e vice-versa

Rotas	Base de referência	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Para/A partir de todos os pontos no Catar e em Paris	21	24	27	30	33	Livre
Para/A partir de todos os pontos no Catar e em Nice	7	10	14	17	21	Livre
Para/A partir de todos os pontos no Catar e em Lyon	7	10	14	17	21	Livre
Para/A partir de todos os outros pontos	7	10	14	17	21	Livre

d) Entre pontos no Catar e pontos na Itália e vice-versa

Rotas	Base de referência	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Para/A partir de todos os pontos	81	84	84	89	92	Livre

e) Entre pontos no Catar e pontos nos Países Baixos e vice-versa

Rotas	Base de referência	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Para/A partir de todos os pontos no Catar e em Amesterdão	10	12	14	14	17	Livre
Para/A partir de todos os outros pontos	7	7	14	17	21	Livre

8. Para serviços de transporte de carga ao abrigo da 3.<sup>a</sup> e da 4.<sup>a</sup> liberdades, as transportadoras aéreas das Partes têm direito a operar o número seguinte de frequências semanais:

a) Entre pontos no Catar e pontos na Bélgica e vice-versa

Rotas	Base de referência	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Para/A partir de todos os pontos	35	39	42	45	49	Livre

b) Entre pontos no Catar e pontos na Alemanha e vice-versa

Rotas	Base de referência	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Para/A partir de todos os pontos	10	14	14	17	21	Livre

c) Entre pontos no Catar e pontos em França e vice-versa

Rotas	Base de referência	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Para/A partir de todos os pontos	7	10	14	17	21	Livre

d) Entre pontos no Catar e pontos na Itália e vice-versa

Rotas	Base de referência	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Para/A partir de todos os pontos	19	21	21	24	28	Livre

e) Entre pontos no Catar e pontos nos Países Baixos e vice-versa

Rotas	Base de referência	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Para/A partir de todos os pontos	10	14	14	17	21	Livre

- 9 Relativamente a todos os serviços de transporte ao abrigo da 5.<sup>a</sup> liberdade, as transportadoras aéreas das Partes têm direito, a partir da data de assinatura do presente Acordo, a exercer os direitos especificados no artigo 2.º, n.º 2, alínea c), do presente Acordo, com 3 frequências semanais («base de referência») entre cada Estado-Membro da UE e o Catar. Este direito de frequência está sujeito às fases previstas no quadro *infra*, até alcançar um direito de frequência final de 7 frequências semanais no total. A «fase 1» terá efeito no primeiro dia da época de inverno da IATA de 2020/2021, cabendo as fases subsequentes («fases 2 a 4») no respetivo primeiro dia das épocas de inverno da IATA de 2021/2022, 2022/2023 e 2023/2024.

Base de referência	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4
3	4	5	6	7

10. Em conformidade com o artigo 24.º, n.º 2, do presente Acordo, sempre que os direitos de tráfego ao abrigo da 5.<sup>a</sup> liberdade respeitantes aos serviços de transporte de carga concedidos antes da assinatura do Acordo tenham uma cobertura geográfica diferente da prevista no artigo 2.º, n.º 2, alínea c), do mesmo, esta cobertura geográfica pode continuar a ser utilizada em vez da cobertura geográfica prevista no artigo 2.º, n.º 2, alínea c), do Acordo, para os direitos de frequência concedidos antes da assinatura do Acordo.

APLICABILIDADE GEOGRÁFICA DOS DIREITOS DE TRÁFEGO AO ABRIGO DA 5.<sup>a</sup>  
LIBERDADE PARA OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE CARGA

SECÇÃO 1

O âmbito geográfico para a aplicação do artigo 2.º, n.º 2, alínea c), subalínea i), ponto B, do presente Acordo, abrange todos os continentes da América do Norte e do Sul e ilhas adjacentes, Bermudas, algumas ilhas do Mar das Caraíbas e as ilhas havaianas (incluindo Midway e Palmira). No momento da assinatura do presente Acordo tal inclui:

América do Norte

Canadá, Estados Unidos, México.

Caraíbas e Bermudas

Anguila, Antígua e Barbuda, Baamas, Barbados, Bermudas, Ilhas Caimão, Cuba, Domínica, República Dominicana, Granada, Haiti, Jamaica, Monserrate, São Cristóvão e Neves, Santa Lúcia, São Vicente e Granadinas, Trindade e Tobago, Ilhas Turcas e Caicos, Ilhas Virgens Britânicas.

América Central

Belize, Costa Rica, Salvador, Guatemala, Honduras, Nicarágua e Panamá.

América do Sul

Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai, Venezuela.

## SECÇÃO 2

O âmbito geográfico para a aplicação do artigo 2.º, n.º 2, alínea c), subalínea ii), ponto B, do presente Acordo, abrange toda a Ásia a este do Irão, incluindo o Irão, assim como as ilhas adjacentes, a Austrália, a Nova Zelândia e ilhas adjacentes, assim como algumas ilhas do Oceano Pacífico. No momento da assinatura do presente Acordo tal inclui:

Sul da Ásia

Afeganistão, Bangladeche, Índia (incluindo as ilhas Andaman), Maldivas, Nepal, Paquistão, Sri Lanca.

## Ásia Central

Cazaquistão, Quirguistão, Mongólia, Rússia, Tajiquistão, Turquemenistão, Usbequistão.

## Ásia Oriental

China, RAE de Hong Kong, Japão, Coreia do Norte, Coreia do Sul, RAE de Macau, Taiwan.

## Sudeste asiático

Brunei Darussalã, Camboja, Indonésia, Laos, Malásia, Mianmar/Birmânia, Papua Nova Guiné, Filipinas, Singapura, Tailândia, Vietname.

## Ásia, Pacífico

Samoa Americana, Austrália, Ilhas de Natal, Cocos (Keeling), Ilhas Cook, Fiji, Guame, Quiribáti, Ilhas Marshall, Micronésia, Nauru, Nova Zelândia, Niue, Ilha Norfolk, Ilhas Marianas do Norte, Palau, Samoa, Ilhas Salomão, Tonga, Tuvalu, Ilhas Vanuatu.