

ACORDO EURO-MEDITERRÂNICO  
RELATIVO AOS SERVIÇOS AÉREOS  
ENTRE A COMUNIDADE EUROPEIA E OS  
SEUS ESTADOS-MEMBROS, POR UM LADO,  
E O REINO DE MARROCOS, POR OUTRO

O REINO DA BÉLGICA,

A REPÚBLICA CHECA,

O REINO DA DINAMARCA,

A REPÚBLICA FEDERAL DA ALEMANHA,

A REPÚBLICA DA ESTÓNIA,

A REPÚBLICA HELÉNICA,

O REINO DE ESPANHA,

A REPÚBLICA FRANCESA,

A IRLANDA,

A REPÚBLICA ITALIANA,

A REPÚBLICA DE CHIPRE,

A REPÚBLICA DA LETÓNIA,

A REPÚBLICA DA LITUÂNIA,

O GRÃO-DUCADO DO LUXEMBURGO,

A REPÚBLICA DA HUNGRIA,

MALTA,

O REINO DOS PAÍSES BAIXOS,

A REPÚBLICA DA ÁUSTRIA,

A REPÚBLICA DA POLÓNIA,

A REPÚBLICA PORTUGUESA,

A REPÚBLICA DA ESLOVÉNIA,

A REPÚBLICA ESLOVACA,

A REPÚBLICA DA FINLÂNDIA,

O REINO DA SUÉCIA,

O REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA E IRLANDA DO NORTE,

Partes Contratantes no Tratado que institui a Comunidade Europeia, a seguir designados por "Estados-Membros", e

A COMUNIDADE EUROPEIA, a seguir designada por "Comunidade",

por um lado, e

O REINO DE MARROCOS, a seguir designado por "Marrocos",

por outro,

DESEJANDO promover um sistema de transporte aéreo internacional baseado na concorrência leal entre as transportadoras aéreas um mercado com um mínimo de intervenção e de regulamentação governamentais;

DESEJANDO favorecer o desenvolvimento do transporte aéreo internacional, nomeadamente através do estabelecimento de redes de transporte aéreo, que ofereçam serviços aéreos capazes de dar resposta às necessidades dos passageiros e expedidores;

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

DESEJANDO que todas as áreas do sector dos transportes aéreos, incluindo os trabalhadores das transportadoras aéreas, possam beneficiar de um acordo de liberalização;

DESEJANDO garantir o mais elevado nível de segurança intrínseca ("safety") e extrínseca ("security") no transporte aéreo internacional e reafirmando a sua grande preocupação com actos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em causa a segurança de pessoas e bens, sejam nocivas ao bom funcionamento do transporte aéreo e minam a confiança do público na segurança da aviação civil;

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

DESEJANDO garantir condições de concorrência equitativas para as transportadoras aéreas;

RECONHECENDO que as subvenções governamentais podem falsear a concorrência entre transportadoras aéreas e comprometer a realização dos objectivos de base do presente Acordo;

AFIRMANDO a importância da protecção ambiental aquando da definição e da implementação da política aeronáutica internacional e reconhecendo o direito dos Estados soberanos de adoptarem medidas adequadas para o efeito;

REGISTANDO a importância da defesa do consumidor, incluindo a reconhecida pela Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Montreal em 28 de Maio de 1999, na medida em que ambas as Partes sejam Partes na Convenção;

TENCIONANDO tirar partido do quadro de acordos vigentes no domínio do transporte aéreo, de modo a abrir o acesso aos mercados e a maximizar os benefícios para os consumidores, transportadoras aéreas, trabalhadores e comunidades de ambas as Partes;

CONSIDERANDO que um acordo entre a Comunidade Europeia e os seus Estados Membros, por um lado, e Marrocos, por outro, poderá servir de referência nas relações aeronáuticas euro-mediterrânicas, de modo a explorar plenamente os benefícios da liberalização neste sector económico essencial;

REGISTANDO que um acordo deste tipo se destina a ser aplicado de uma forma progressiva mas integral e que um mecanismo adequado pode assegurar uma harmonização cada vez mais estreita com a legislação comunitária,

ACORDARAM NO SEGUINTE:

## ARTIGO 1.º

### Definições

Salvo disposição em contrário, para efeitos do presente Acordo, entende-se por:

- 1) "Serviço acordado" e "Rota especificada": respectivamente, o serviço aéreo internacional realizado nos termos do artigo 2.º e a rota especificada no Anexo 1 do presente Acordo;
- 2) "Acordo": o presente Acordo e os seus anexos, bem como todas as suas eventuais alterações;
- 3) "Serviço aéreo": o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio em aeronaves, individualmente ou em combinação, oferecido ao público mediante remuneração incluindo, de modo a evitar quaisquer dúvidas, os serviços aéreos regulares e não regulares (charter) e os serviços cargueiro;
- 4) "Acordo de Associação": o Acordo euro-mediterrânico que estabelece uma associação entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino de Marrocos, por outro, assinado em Bruxelas em 26 de Fevereiro de 1996;

- 5) "Licença de exploração comunitária": as licenças de exploração concedidas às transportadoras aéreas estabelecidas na Comunidade Europeia e em vigor nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas.
- 6) "Convenção": a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944, incluindo:
  - a) Quaisquer alterações que tenham entrado em vigor nos termos da alínea a) do artigo 94.º da Convenção e sido ratificadas por Marrocos, por um lado e pelo Estado ou Estados-Membros da Comunidade Europeia, por outro, conforme pertinente para a matéria em causa, e
  - b) Quaisquer anexos ou alterações adoptadas nos termos do artigo 90.º da Convenção, na medida em que esses anexos ou alterações se encontrem, em qualquer momento, em vigor tanto para Marrocos como para o Estado ou Estados-Membros da Comunidade Europeia, conforme pertinente para a matéria em causa;
- 7) "Custo total": os custos ligados à prestação do serviço, acrescido de um montante razoável para despesas administrativas gerais e, se for caso disso, todo o montante, destinado a reflectir custos ambientais e cobrado sem distinção com base na nacionalidade;
- 8) "Partes": por um lado, a Comunidade ou os seus Estados-Membros, ou a Comunidade e os seus Estados-Membros, de acordo com as respectivas competências, e, por outro, Marrocos;

- 9) "Nacionais": qualquer pessoa singular ou colectiva que tenha nacionalidade marroquina, no caso da Parte marroquina, ou nacionalidade de um Estado-Membro, no caso da Parte europeia, na medida em que, tratando-se de uma pessoa colectiva, se mantenha sempre sob o controlo efectivo, quer directamente quer por participação maioritária, de pessoas singulares ou colectivas com nacionalidade marroquina, no caso da Parte marroquina, ou de pessoas singulares ou colectivas com nacionalidade de um Estado-Membro ou de um dos países terceiros enumerados no Anexo 5, no caso da Parte europeia;
- 10) "Subvenções": qualquer contribuição financeira concedida pelas autoridades públicas ou por uma organização regional ou outra entidade pública, nomeadamente nos seguintes casos:
- a) Quando uma prática de autoridade pública, organismo regional ou outra entidade pública envolver uma transferência directa de fundos, nomeadamente subsídios, empréstimos ou injeções de capitais, ou de potenciais transferências directas de fundos para a empresa ou a aceitação do seu passivo, designadamente concessão de garantias de empréstimos;
  - b) Quando um Estado, organismo regional ou outra entidade pública renunciar ou não proceder à cobrança de receitas normalmente exigíveis;
  - c) Quando um Estado, organismo regional ou outra entidade pública fornecer bens ou serviços, que não sejam infra-estruturas gerais, ou adquirir bens ou serviços,



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

concedendo por este meio uma vantagem.

- 11) "Serviço aéreo internacional": um serviço aéreo que atravessa o espaço aéreo sobre o território de mais de um Estado;
- 12) "Tarifas": as tarifas aplicadas pelas transportadoras aéreas ou pelos seus agentes pelo transporte de passageiros, bagagem e/ou carga (à excepção do correio) realizado por aeronave, incluindo, quando aplicável, o transporte de superfície em ligação ao transporte aéreo internacional, bem como as condições que regulam a sua aplicação;
- 13) "Taxa de utilização": uma taxa imposta às transportadoras aéreas pela utilização das instalações e serviços aeroportuários, ambientais, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo os serviços e instalações conexas;
- 14) "SESAR": o programa de execução técnica do Céu Único Europeu, o qual permitirá a investigação, o desenvolvimento e a implementação coordenados e sincronizados das novas gerações de sistemas de controlo do tráfego aéreo;

- 15) "Território": no caso de Marrocos, as áreas terrestres (continental e insular) e as águas interiores e territoriais sob a sua soberania ou jurisdição e, no caso da Comunidade Europeia, as áreas terrestres (continental e insular) e as águas interiores e territoriais às quais se aplica o Tratado que institui a Comunidade Europeia e em conformidade com as disposições previstas no Tratado e qualquer outro acordo que lhe venha a suceder. A aplicação do presente Acordo ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido relativamente ao diferendo sobre a soberania do território em que o aeroporto se encontra situado e da continuação da suspensão da aplicação, ao aeroporto de Gibraltar, das medidas de liberalização do transporte aéreo vigentes à data de 18 de Setembro de 2006 e aplicáveis entre Estados-Membros, nos termos da Declaração Ministerial relativa ao aeroporto de Gibraltar adoptada em Córdoba em 18 de Setembro de 2006; e
  
- 16) "Autoridades competentes": as agências ou organismos públicos a que se refere o Anexo III. Qualquer alteração da legislação nacional relativa ao estatuto das autoridades competentes deve ser notificada pela Parte Contratante a que diz respeito à outra Parte Contratante.

## TÍTULO I

### DISPOSIÇÕES ECONÓMICAS

#### ARTIGO 2.º

##### Concessão de direitos

1. Salvo disposição em contrário prevista no Anexo I, cada Parte concederá à outra Parte, no que se refere à exploração dos serviços aéreos internacionais pelas transportadoras aéreas da outra Parte, os seguintes direitos:

- a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;
- b) O direito de realizar escalas no seu território para fins não comerciais, isto é, sem embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem, carga e/ou correio por via aérea;
- c) Ao prestar um serviço acordado numa rota especificada, o direito de realizar escalas para embarcar e desembarcar passageiros, carga e/ou correio em tráfego internacional, separadamente ou em combinação; e
- d) Os restantes direitos especificados no presente Acordo.

2. Nenhuma das disposições do presente Acordo será interpretada como conferindo às transportadoras aéreas o direito:

- a) De Marrocos embarcar, no território de um Estado—Membro, a título oneroso, passageiros, bagagem, carga e/ou correio, transportados com destino a um outro ponto situado no território desse Estado-Membro;
- b) Da Comunidade Europeia embarcar, no território de Marrocos, a título oneroso, passageiros, bagagem, carga e/ou correio com destino a um outro ponto do território de Marrocos.

### ARTIGO 3.º

#### Autorização

Após recepção dos pedidos de autorização de exploração apresentados por uma transportadora aérea de uma das Partes, as autoridades competentes da outra Parte emitirão as autorizações adequadas o mais breve possível, desde que:

- a) No caso de uma transportadora aérea de Marrocos:
  - a transportadora aérea tenha o seu estabelecimento principal e, se for caso disso, a sua sede em Marrocos, e seja titular de uma licença de exploração ou de qualquer outro documento equivalente válido em conformidade com a legislação do Reino de Marrocos;
  - o controlo regulamentar efectivo da transportadora aérea seja exercido e mantido por Marrocos; e que

- a transportadora aérea seja, e continue a ser detida, quer directamente quer através de participação maioritária por Marrocos e/ou por nacionais de Marrocos e seja sempre efectivamente controlada por Marrocos e/ou por nacionais de Marrocos, ou seja e continue a ser detida, quer directamente quer através de participação maioritária pelos Estados-Membros e/ou pelos nacionais dos Estados-Membros, ou que seja sempre efectivamente controlada pelos Estados-Membros e/ou por nacionais dos Estados-Membros;

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

- a transportadora aérea tenha o seu estabelecimento principal e, se for caso disso, a sua sede no território de um Estado-Membro nos termos do Tratado que institui a Comunidade Europeia, e seja titular de uma licença de exploração conforme ao direito comunitário;
- o controlo regulamentar efectivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo e que a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada; e
- a transportadora aérea seja e continue a ser detida, quer directamente quer através de participação maioritária, pelos Estados-Membros e/ou pelos nacionais dos Estados-Membros, ou pelos outros Estados enumerados no Anexo V e/ou pelos nacionais desses outros Estados;

c) A transportadora aérea preencha os requisitos previstos nas disposições legislativas ou regulamentares normalmente aplicadas pela autoridade competente em matéria de exploração de serviços aéreos internacionais e

- d) Sejam mantidas em vigor e aplicadas as disposições estabelecidas nos artigos 14.º (Segurança intrínseca) e 15.º (Segurança extrínseca).

#### ARTIGO 4.º

##### Revogação de uma autorização de exploração

1. As autoridades competentes de uma ou outra Parte reservam-se o direito de revogar, suspender ou limitar as autorizações de exploração, ou de suspender ou limitar as operações de uma transportadora aérea da outra Parte, sempre que:

a) No caso de uma transportadora aérea de Marrocos:

- a transportadora aérea não tenha o seu estabelecimento principal ou, se for caso disso, a sua sede em Marrocos, ou não seja titular de uma licença de exploração ou de qualquer outro documento equivalente conforme à legislação de Marrocos;
- o controlo regulamentar efectivo da transportadora aérea não seja exercido e mantido por Marrocos; ou
- a transportadora aérea não seja detida e efectivamente controlada, quer directamente quer através de participação maioritária, por Marrocos e/ou por nacionais de Marrocos, ou pelos Estados-Membros e/ou por nacionais dos Estados-Membros;

- b) No caso de uma transportadora aérea da Comunidade Europeia:
- a transportadora aérea não tenha o seu estabelecimento principal ou, se for caso disso, a sua sede no território de um Estado-Membro, nos termos do Tratado que institui a Comunidade Europeia, ou não seja titular de uma licença de exploração conforme ao direito comunitário;
  - o controlo regulamentar efectivo da transportadora aérea não seja exercido nem mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada, ou
  - a transportadora aérea não seja detida nem efectivamente controlada, quer directamente quer através de participação maioritária, pelos Estados-Membros e/ou pelos nacionais dos Estados-Membros, ou pelos outros Estados enumerados no Anexo V e/ou pelos nacionais desses outros Estados;
- c) A transportadora aérea infrinja as disposições legislativas e regulamentares especificadas no artigo 6.º (Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares) do presente Acordo; ou
- d) Não sejam mantidas em vigor ou aplicadas as disposições dos artigos 14.º (Segurança intrínseca) e 15.º (Segurança extrínseca).

2. Salvo nos casos em que seja indispensável tomar medidas imediatas para evitar novas infracções ao disposto nas alíneas c) e d) do n.º 1, os direitos concedidos pelo presente artigo apenas poderão ser exercidos mediante consulta das autoridades competentes da outra Parte.

## ARTIGO 5.º

### Investimento

A participação maioritária ou o controlo efectivo de uma transportadora aérea de Marrocos por um Estado-Membro ou por nacionais seus, ou de uma transportadora aérea da Comunidade Europeia por Marrocos ou por nacionais seus, está sujeita a uma decisão preliminar do Comité Misto instituído nos termos do presente Acordo.

Tal decisão especificará as condições aplicáveis à exploração dos serviços acordados nos termos do presente Acordo, bem como aos serviços entre os países terceiros e as Partes.

As disposições do n.º 9 do artigo 22.º do presente Acordo não se aplicam a estas decisões.

## ARTIGO 6.º

### Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares

1. Quando entrarem, permanecerem ou saírem do território de uma Parte, as transportadoras aéreas da outra Parte cumprirão as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis nesse território relativas à entrada ou saída de aeronaves afectas ao transporte aéreo internacional ou à exploração e navegação de tais aeronaves.

2. À entrada, durante a sua permanência ou à saída do território de uma das Partes, os passageiros e tripulação e relativamente à carga, os expedidores da outra Parte, ou terceiros agindo em nome destes, cumprirão as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis no território dessa Parte relativas à entrada e saída de passageiros, tripulação ou de carga (incluindo a regulamentação relativa à entrada, licenças, imigração, passaportes, alfândegas e controlo sanitário ou, no caso do correio, a regulamentação no domínio postal).



## ARTIGO 7.º

### Concorrência

No âmbito do presente Acordo, serão de aplicação as disposições do Capítulo II ("Concorrência e outras disposições em matéria económica") do Título IV do Acordo de Associação, excepto se o presente Acordo contiver normas mais específicas.

## ARTIGO 8.º

### Subvenções

1. As Partes reconhecem que as subvenções concedidas às transportadoras aéreas distorcem ou ameaçam distorcer a concorrência ao favorecerem determinadas empresas prestadoras de serviços aéreos, as quais comprometem os objectivos de base deste Acordo e são incompatíveis com o princípio de um espaço aéreo aberto.
2. Se a concessão de subvenções a uma transportadora aérea abrangida pelo presente Acordo for considerada indispensável para atingir um objectivo legítimo, tal deve velar que tais subvenções sejam transparentes e proporcionais ao objectivo, e concebidas de modo a minimizar, na medida do possível, as suas consequências negativas para as transportadoras aéreas da outra Parte. A Parte que tem a intenção de conceder este tipo de subvenções informará prontamente a outra Parte e assegurará a coerência destas com os critérios definidos no presente Acordo.

3. Se uma Parte considerar que uma subvenção concedida pela outra Parte ou, se for caso disso, por um organismo público ou estatal de um Estado que não seja uma das Partes não preenche os critérios definidos no n.º 2, poderá apresentar um pedido de reunião do Comité Misto, conforme previsto no artigo 22.º, para analisar a questão e desenvolver as respostas adequadas às preocupações consideradas legítimas.
4. Quando um diferendo não puder ser resolvido pelo Comité Misto, as Partes salvaguardam a possibilidade de aplicar as respectivas medidas compensatórias.
5. As disposições do presente artigo aplicam-se sem prejuízo das disposições legislativas e regulamentares das Partes em matéria de serviços aéreos essenciais e obrigações de serviço público no território das Partes.

## ARTIGO 9.º

### Oportunidades comerciais

1. As transportadoras aéreas de cada Parte terão o direito de estabelecer escritórios no território da outra Parte para promoção e venda de serviços de transporte aéreo e actividades conexas.
2. As transportadoras aéreas de cada Parte são autorizadas, de acordo com as disposições legislativas e regulamentares da outra Parte relativas à entrada, residência e emprego, a introduzir e manter no território da outra Parte o pessoal comercial, técnico, de gestão e exploração e qualquer outro pessoal especializado, necessário para assegurar os transportes aéreos.

3. a) Sem prejuízo do disposto na alínea b), cada transportadora aérea gozará dos seguintes direitos no território da outra Parte:
- i) de prestar o seu próprio serviço de assistência em escala ("auto-assistência em escala") ou, ao seu critério,
  - ii) de seleccionar entre os prestadores concorrentes que fornecem em parte ou na totalidade dos serviços de assistência em escala, se esses prestadores tiverem acesso ao mercado com base nas disposições legislativas e regulamentares de cada Parte e operarem no mercado,
- b) Para as seguintes categorias de assistência em escala: assistência a "bagagem", assistência de "operações na placa", assistência de "combustível e óleo", assistência a "carga e correio", no que respeita ao tratamento físico da carga e do correio entre o terminal aéreo e a aeronave, os direitos concedidos ao abrigo das subalíneas i) e ii) da alínea a) apenas serão sujeitos às restrições especiais de espaço ou capacidade disponíveis que decorram da necessidade de manter a exploração segura do aeroporto. Se essas restrições impedirem a assistência em escala e não existir concorrência efectiva entre prestadores de serviços de assistência em escala, todos esses serviços devem ser colocados à disposição de todas as transportadoras aéreas em condições de igualdade e numa base adequada. O preço dos referidos serviços não deve exceder o seu custo total, incluindo uma rendibilidade razoável do activo, depois de amortizações.
4. Qualquer transportadora aérea de cada Parte poderá proceder à venda de bilhetes de transporte aéreo no território da outra Parte, directamente e/ou, ao seu critério, através dos seus agentes ou de qualquer outro intermediário de sua escolha. Cada transportadora aérea terá o direito de vender este transporte e qualquer pessoa será livre de os adquirir na moeda desse território ou em qualquer outra moeda livremente convertível.

5. Qualquer transportadora aérea terá o direito, mediante pedido, de converter e remeter todas as receitas auferidas localmente, a partir do território da outra Parte, para o seu próprio território ou, excepto se tais remessas forem incompatíveis com as disposições legislativas e regulamentares geralmente aplicáveis, para o país ou países da sua escolha. A conversão e remessa das receitas serão prontamente autorizadas, sem restrições nem imposições, à taxa de câmbio corrente na data de apresentação do primeiro pedido de remessa pela transportadora.

6. As transportadoras aéreas de cada Parte serão autorizadas a pagar em moeda local as despesas realizadas no território da outra Parte (incluindo a aquisição de combustível). As transportadoras aéreas de cada Parte poderão, ao seu critério, pagar essas despesas em moeda livremente convertível, de acordo com a regulamentação nacional aplicável à moeda.

7. Ao explorar ou oferecer serviços aéreos nos termos do presente Acordo, qualquer transportadora aérea de uma Parte poderá celebrar acordos de cooperação comercial, nomeadamente relativos à reserva de capacidade ou partilha de códigos com:

- a) Qualquer transportadora aérea das Partes; e
- b) Qualquer transportadora aérea de um país terceiro;
- c) Qualquer transportadora de superfície (terrestre ou marítimo);

desde que: i) todas as partes nos referidos acordos disponham das autorizações apropriadas e que ii) os acordos preencham os requisitos em matéria de segurança e de concorrência aos quais os acordos deste tipo estão normalmente sujeitos. No caso de um transporte de passageiros num voo em regime de partilha de código, o comprador deverá ser informado, no local de venda do bilhete ou em qualquer caso antes do embarque, da identidade do prestador que irá assegurar cada segmento do serviço.

8. a) No que se refere ao transporte de passageiros, as transportadoras de superfície não estarão sujeitas à legislação e regulamentação aplicáveis ao transporte aéreo apenas com base no facto de esse transporte de superfície ser assegurado por uma transportadora aérea em seu próprio nome. As transportadoras de superfície são livres de concluir acordos de cooperação. A escolha das transportadoras de superfície por um acordo particular pode nomeadamente ser movido pelos interesses dos consumidores, assim como dos condicionalismos técnicos, económicos, de espaço e de capacidade.
- b) Além disso e sem prejuízo de qualquer outra disposição do presente Acordo, as transportadoras aéreas e os prestadores indirectos de serviços de transporte de carga das Partes estão autorizados, sem restrição, a utilizar, no âmbito dos serviços aéreos internacionais, qualquer transporte de superfície para carga com destino ou proveniente de qualquer ponto situado no território de Marrocos e da Comunidade Europeia ou de países terceiros, incluindo o transporte com destino ou proveniente de qualquer aeroporto que disponha de instalações aduaneiras, e têm o direito, se for caso disso, de transportar carga sob controlo aduaneiro, nos termos das disposições legislativas e regulamentares aplicáveis. Independentemente de ser transportada por superfície ou por via aérea, essa carga terá acesso às operações de registo e às instalações aduaneiras dos aeroportos. As transportadoras aéreas poderão optar por realizar o seu próprio transporte de superfície ou de o confiar a outras transportadoras de superfície, incluindo outras transportadoras aéreas e prestadores indirectos de serviços aéreos de transporte de carga. Esses serviços de carga intermodal poderão ser oferecidos a um preço único, combinando o transporte aéreo e o transporte de superfície, desde que os expedidores não sejam induzidos em erro quanto à natureza e às modalidades destes transportes.

## ARTIGO 10.º

### Direitos aduaneiros e taxas

1. À chegada ao território de outra Parte, as aeronaves utilizadas pelas transportadoras aéreas de uma Parte para assegurar os serviços aéreos internacionais, assim como os seus equipamentos normais, combustíveis, lubrificantes, consumíveis técnicos, equipamento de terra e as peças sobressalentes (incluindo motores), provisões de bordo (incluindo, mas de forma não limitativa, alimentos e bebidas, tabaco e demais produtos para venda ou consumo dos passageiros, em quantidades limitadas, durante o voo) e outros artigos destinados ou usados durante a operação ou a manutenção da aeronave destinada a assegurar um serviço aéreo internacional ou utilizadas exclusivamente para estes fins estarão isentos, em condições de reciprocidade, de todas as restrições à importação, impostos sobre a propriedade e sobre o capital, direitos aduaneiros e impostos especiais de consumo e outros emolumentos ou taxas equiparadas que são: a) cobrados pelas autoridades nacionais ou locais, ou pela Comunidade Europeia e b) não baseados no custo dos serviços prestados, na condição de esses equipamentos e provisões permanecerem a bordo da aeronave.
2. Numa base de reciprocidade, serão igualmente isentos dos impostos, direitos, emolumentos e taxas referidos no n.º 1 do presente artigo, à excepção das taxas sobre o custo dos serviços prestados:
  - a) As provisões de bordo introduzidas ou fornecidas no território de uma Parte e embarcadas em quantidades razoáveis para consumo nos voos de partida de uma aeronave de uma transportadora aérea da outra Parte utilizada nos serviços aéreos internacionais, ainda que essas provisões se destinem a ser consumidas num troço da viagem efectuado sobre o território da Parte em que foram embarcadas;

- b) O equipamento de terra e as peças sobressalentes (incluindo motores) introduzidos no território de uma Parte para efeitos de assistência técnica, manutenção ou reparação das aeronaves de uma transportadora aérea da outra Parte utilizadas em serviços aéreos internacionais;
  - c) Os lubrificantes e consumíveis técnicos introduzidos ou fornecidos no território de uma Parte para serem usados numa aeronave de uma transportadora aérea da outra Parte utilizada em serviços aéreos internacionais, ainda que esses aprovisionamentos se destinem a ser usados num troço da viagem efectuado sobre o território da Parte em que foram embarcados;
  - d) O material impresso, conforme previsto na legislação aduaneira de cada Parte, introduzido ou fornecido no território de uma Parte e embarcado para ser usado num voo de partida de uma aeronave de uma transportadora aérea da outra Parte utilizada em serviços aéreos internacionais, ainda que esses fornecimentos se destinem a ser usados num troço da viagem efectuado sobre o território da Parte em que foram embarcados; e
  - e) O equipamento de segurança extrínseca e intrínseca para utilização nos aeroportos ou terminais de carga.
3. O presente Acordo não isenta dos impostos, direitos, emolumentos e taxas equivalentes às referidas no n.º 1 o combustível fornecido por uma Parte às transportadoras aéreas no seu território. À entrada, durante a sua permanência e à saída das aeronaves das transportadoras aéreas de uma Parte no território da outra Parte, as disposições legislativas e regulamentares da última Parte relativas à venda, fornecimento e utilização de combustível para aeronaves deverão ser cumpridas pelas transportadoras aéreas da outra Parte.

4. Poderá ser exigido que os equipamentos e aprovisionamentos referidos nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo sejam mantidos sob a vigilância ou controlo das autoridades competentes.
5. As isenções previstas no presente artigo também se aplicam aos casos em que as transportadoras aéreas de uma Parte 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 do presente artigo.
6. As disposições do presente Acordo não impedem as Partes de aplicar impostos, direitos, emolumentos e taxas sobre as mercadorias vendidas aos passageiros, que não sejam as mercadorias destinadas a serem consumidas a bordo da aeronave, num segmento do serviço aéreo entre dois pontos situados no seu território em que seja permitido o embarque e desembarque.

#### ARTIGO 11.º

##### Taxas de utilização

1. Uma Parte não imporá nem permitirá que sejam impostas às transportadoras aéreas da outra Parte taxas de utilização mais elevadas do que as aplicadas às suas próprias transportadoras aéreas que exploram serviços aéreos internacionais semelhantes.



2. O aumento das taxas existentes ou a cobrança de novas taxas só terão lugar após as adequadas consultas entre autoridades competentes em matéria de cobrança e transportadoras aéreas de cada Parte. Os utilizadores deverão ser informados com uma antecedência razoável sobre qualquer proposta de alteração das taxas de utilização, de modo a permitir-lhes pronunciar-se antes de essas alterações terem lugar. As Partes também promoverão o intercâmbio dessas informações, se tal se revelar necessário para permitir uma avaliação exacta da razoabilidade, justificação e repartição das referidas taxas, de acordo com os princípios definidos no presente artigo.

## ARTIGO 12.º

### Tarifas

As tarifas dos serviços aéreos prestados nos termos do presente Acordo serão fixadas livremente e não carecem de aprovação. Poderá contudo ser exigida a sua notificação apenas para efeitos informativos. As tarifas a cobrar pelo transporte integralmente efectuado no interior da Comunidade Europeia serão subordinados ao direito comunitário.

## ARTIGO 13.º

### Estatísticas

As autoridades competentes de cada Parte fornecerão às autoridades competentes da outra Parte, mediante pedido, as informações e estatísticas relativas ao volume de tráfego transportado pelas suas transportadoras designadas nos serviços acordados de e para o território da outra Parte no mesmo formato em que foram elaboradas e apresentadas pelas transportadoras às suas autoridades nacionais competentes. Quaisquer dados estatísticos adicionais relativos ao volume de tráfego que as autoridades competentes de uma Parte possam solicitar às autoridades da outra Parte serão, a pedido de uma das Partes, analisados no âmbito do Comité Misto.

## TÍTULO II

### COOPERAÇÃO A NÍVEL REGULAMENTAR

## ARTIGO 14.º

### Segurança intrínseca

1. As Partes actuarão em conformidade com as disposições da legislação comunitária em matéria de segurança intrínseca especificada no Anexo 6.A, de acordo com as condições a seguir definidas.

2. As Partes assegurarão que as aeronaves registadas no território de uma Parte, que se suspeite que não cumprem as normas internacionais de segurança intrínseca estabelecidas em aplicação da Convenção e que efectuam aterragens num aeroporto aberto ao tráfego aéreo internacional no território da outra Parte, sejam submetidas a inspecções na pista pelas autoridades competentes dessa outra Parte, a bordo e em torno da aeronave, para verificar a validade da sua documentação e da documentação respeitante à tripulação, bem como o estado aparente da aeronave e do seu equipamento.
3. Qualquer das Partes poderá solicitar a realização de consultas, a qualquer momento, sobre as normas de segurança aplicadas pela outra Parte.
4. Nenhuma das disposições do presente Acordo será interpretada como limitando o direito de as autoridades competentes de uma Parte adoptarem de imediato todas as medidas adequadas, sempre que verifique que uma aeronave, produto ou operação possam:
  - a) Não satisfazer as normas mínimas estabelecidas em aplicação da Convenção ou da legislação especificada no Anexo 6.A, consoante o caso,
  - b) Na sequência de uma inspecção prevista no n.º 2, suscitar sérias dúvidas quanto ao respeito das normas mínimas estabelecidas em aplicação da Convenção ou da legislação especificada no Anexo VI.A consoante o caso; ou
  - c) Levantar suspeita de que, conforme aplicável, as normas mínimas estabelecidas em conformidade com a Convenção ou com a legislação prevista no Anexo VI.A aplicáveis às aeronaves, aos produtos e à operação de uma aeronave, não são efectivamente mantidas ou correctamente aplicadas.
5. Se as autoridades competentes de uma Parte tomarem medidas ao abrigo do n.º 4, informarão prontamente as autoridades competentes da outra Parte da adopção de tais medidas, apresentando as razões que a motivaram.

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

## ARTIGO 15.º

### Segurança extrínseca

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

2. As Partes prestarão, sempre que solicitado, toda a assistência mútua necessária para prevenir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, dos aeroportos e instalações e serviços de navegação aérea, bem como quaisquer outras ameaças contra a segurança da aviação civil.

3. Nas suas relações mútuas, as Partes actuarão em conformidade com as normas de segurança da aviação e, na medida em que sejam aplicáveis, as práticas recomendadas estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas por anexos à Convenção de Chicago. Ambas as Partes exigirão que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território, ou os operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de estabelecimento ou residência permanente no seu território, e os operadores de aeroportos situados no seu território actuem em conformidade com as referidas disposições de segurança da aviação.
4. Cada Parte assegurará que, no seu território, sejam tomadas medidas efectivas para proteger as aeronaves, realizar o rastreio dos passageiros e da sua bagagem de mão e efectuar os controlos de segurança adequados da tripulação, carga (incluindo a bagagem de porão) e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento, e que essas medidas sejam proporcionais ao nível de ameaça. Cada Parte concorda que os seus operadores de aeronaves poderão ser instados a observar as disposições de segurança da aviação referidas no n.º 3 do presente artigo prescritas pela outra Parte relativas à entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte. Cada Parte considerará favoravelmente qualquer pedido que lhe seja apresentado pela outra Parte relativamente à adopção de medidas especiais de segurança razoáveis para fazer face a uma ameaça específica.
5. Em caso de acidente ou de ameaça de incidente de captura ilícita de uma aeronave civil ou de outros actos ilícitos contra a segurança dessa aeronave, dos seus passageiros e tripulação, dos aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes prestar-se-ão assistência mútua, facilitando as comunicações e outras medidas adequadas, de modo a pôr termo a esse incidente ou ameaça de incidente, rapidamente e em condições de segurança.

6. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte violou as disposições do presente artigo, poderá solicitar consultas imediatas às autoridades aeronáuticas da outra Parte.

7. Sem prejuízo do disposto no artigo 4.º (Revogação de uma autorização de exploração) do presente Acordo, a incapacidade de alcançar um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias a contar da data de apresentação do referido pedido constituirá motivo para recusar, revogar, limitar ou impor condições à autorização de exploração de uma ou mais empresas de transporte aéreo da outra Parte.

8. Se necessário, por força de uma situação de urgência, uma Parte poderá tomar medidas interinas antes do termo do prazo de quinze (15) dias.

9. Em caso de observância, pela outra Parte, das disposições do presente artigo, as medidas adoptadas nos termos do n.º 7 deste artigo ficarão suspensas.

## ARTIGO 16.º

### Gestão do tráfego aéreo

1. As Partes actuarão em conformidade com as disposições da legislação especificada no Anexo VI.B segundo as condições abaixo definidas.

2. As Partes comprometem-se a desenvolver o mais elevado nível de cooperação no domínio da gestão do tráfego aéreo com vista a alargar o Céu Único Europeu a Marrocos, de modo a reforçar as actuais normas de segurança e a eficácia global das normas gerais relativas ao tráfego aéreo na Europa, otimizar capacidades e reduzir ao mínimo os atrasos.

3. Para facilitar a aplicação da legislação relativa ao Céu Único Europeu nos seus respectivos territórios:
- a) Marrocos adoptará as medidas necessárias para ajustar as suas estruturas institucionais de gestão do tráfego aéreo ao Céu Único Europeu, nomeadamente através da criação de organismos nacionais de fiscalização que, pelo menos no plano funcional, serão independentes dos prestadores de serviços de navegação aérea; e
  - b) A Comunidade Europeia associará Marrocos às iniciativas operacionais relevantes no domínio dos serviços de navegação aérea, espaço aéreo e interoperabilidade ligadas ao Céu Único Europeu, nomeadamente envolvendo Marrocos o mais rapidamente possível na criação de blocos funcionais de espaço aéreo ou estabelecendo uma cooperação apropriada no âmbito do programa SESAR.

## ARTIGO 17.º

### Protecção do Ambiente

1. As Partes actuarão em conformidade com a legislação comunitária no domínio dos transportes aéreos especificada no Anexo VI.C, segundo as condições abaixo definidas.
2. Nenhuma das disposições do presente Acordo será interpretada como limitando o direito de as autoridades competentes de uma Parte adoptarem todas as medidas adequadas para prevenir ou, de algum modo, fazer face aos impactos ambientais do transporte aéreo internacional realizado nos termos do presente Acordo, desde que essas medidas sejam aplicadas sem distinção de nacionalidade.

## ARTIGO 18.º

### Defesa do consumidor

As Partes actuarão em conformidade com a legislação comunitária no domínio do transporte aéreo especificada no Anexo VI.D.

## ARTIGO 19.º

### Sistemas informatizados de reservas

As Partes actuarão em conformidade com a legislação comunitária no domínio do transporte aéreo especificada no Anexo VI.E.

## ARTIGO 20.º

### Aspectos sociais

As Partes actuarão em conformidade com a legislação comunitária no domínio do transporte aéreo especificada no Anexo VI.F.



## TÍTULO III

### DISPOSIÇÕES INSTITUCIONAIS

#### ARTIGO 21.º

##### Interpretação e aplicação

1. As Partes tomarão todas as medidas adequadas, de carácter geral ou específico, para assegurar o cumprimento das obrigações decorrentes do presente Acordo e renunciarão a quaisquer medidas que possam pôr em causa a realização dos seus objectivos.
2. Cada Parte será responsável pela aplicação adequada do presente Acordo no seu próprio território e, em particular, dos regulamentos e directivas relativas ao transporte aéreo enumeradas no Anexo VI.
3. Cada Parte prestará à outra Parte todas as informações e assistência necessárias em caso de investigação de eventuais infracções que essa outra Parte possa vir a realizar no âmbito das suas competências, conforme previsto no presente Acordo.
4. Sempre que as Partes actuem ao abrigo dos poderes que lhes são conferidos pelo presente Acordo em questões de interesse da outra Parte e que digam respeito às autoridades ou empresas da outra Parte, as autoridades competentes da outra Parte serão plenamente informadas e ser-lhes-á dada a possibilidade de apresentar observações antes da adopção de uma decisão final.

## ARTIGO 22.º

### Comité Misto

1. É criado um comité composto por representantes das Partes (a seguir designado por "Comité Misto"), que será responsável pela gestão do presente Acordo e assegurará a sua correcta aplicação. Para o efeito, formulará recomendações e tomará decisões nos casos previstos no presente Acordo.
2. As decisões do Comité Misto serão tomadas de comum acordo e terão carácter vinculativo para as Partes. Serão executadas pelas Partes segundo as suas próprias regras.
3. O Comité Misto reunirá em função das necessidades e com uma periodicidade mínima anual. Cada Parte poderá solicitar a convocação de uma reunião.
4. As Partes também poderão solicitar uma reunião do Comité Misto para procurar resolver todas as questões relacionadas com a interpretação ou aplicação do presente Acordo. Essa reunião terá lugar no mais breve prazo possível e, salvo acordo das Partes em contrário, o mais tardar dois meses a contar da data de recepção do pedido.
5. Para efeitos da aplicação correcta do presente Acordo, as Partes trocarão informações e, a pedido de qualquer uma delas, efectuarão consultas no âmbito do Comité Misto.
6. O Comité adoptará o seu regulamento interno mediante uma decisão.

7. Se uma das Partes considerar que uma decisão do Comité Misto não foi adequadamente aplicada pela outra Parte poderá requerer a apreciação da questão pelo Comité Misto. Se o Comité Misto não puder resolver a questão no prazo de dois meses a contar da sua apresentação, a Parte requerente poderá tomar as medidas temporárias de salvaguarda adequadas, nos termos do artigo 24.º do presente acordo.
8. As decisões do Comité Misto especificarão a data da sua aplicação pelas Partes, bem como qualquer outro dado com eventual interesse para os operadores económicos.
9. Sem prejuízo do n.º 2, se o Comité Misto não decidir sobre determinada questão no prazo de seis meses a contar da data em que esta lhe tiver sido submetida, as Partes poderão adoptar as medidas de salvaguarda adequadas, nos termos do artigo 24.º do presente acordo.
10. As questões relativas a investimentos bilaterais, em caso de participação maioritária, ou a mudanças no controlo efectivo das transportadoras aéreas das Partes serão examinadas pelo Comité Misto.
11. O Comité Misto também desenvolverá a cooperação:
  - a) Encorajando o intercâmbio de peritos sobre novas iniciativas e desenvolvimentos legislativos e regulamentares, nomeadamente nos domínios da segurança (intrínseca e extrínseca), ambiente, infra-estruturas aeroportuárias (incluindo faixas horárias) e defesa do consumidor;
  - b) Realizando uma análise periódica dos efeitos sociais do Acordo, tal como aplicado, nomeadamente em matéria de emprego, e encontrando respostas adequadas para as preocupações consideradas legítimas;

- c) Tomando em consideração as potenciais áreas de desenvolvimento do Acordo, designadamente através de recomendações de alterações ao Acordo;

## ARTIGO 23.º

### Resolução de diferendos e arbitragem

1. Qualquer das Partes poderá recorrer ao Comité Misto relativamente a qualquer diferendo sobre a aplicação ou interpretação do presente Acordo que não tenha sido resolvido em conformidade com o artigo 22.º. Para efeitos do presente artigo, o Conselho de Associação instituído nos termos do Acordo de Associação actuará como Comité Misto.
2. O Comité Misto poderá resolver o diferendo através de uma decisão.
3. As Partes adoptarão as medidas necessárias à execução da decisão a que se refere o n.º 2.
4. Se não for possível resolver o diferendo nos termos do n.º 2, este será submetido, a pedido de uma das Partes, à apreciação de um tribunal de arbitragem composto de três árbitros em conformidade com o procedimento abaixo estabelecido:
  - a) Cada Parte nomeará um árbitro no prazo de sessenta (60) dias a contar da data de recepção da notificação do pedido de arbitragem pelo tribunal de arbitragem, apresentado pela outra Parte por via diplomática; o terceiro árbitro será nomeado num prazo adicional de sessenta (60) dias. Se uma das Partes não nomear um árbitro no período acordado, ou se o terceiro árbitro não for nomeado no período acordado, cada uma das Partes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que nomeie um ou mais árbitros, conforme o caso;

- b) O terceiro árbitro, nomeado nos termos da alínea a), será nacional de um país terceiro e actuará como presidente do tribunal de arbitragem;
  - c) O tribunal de arbitragem aprovará o seu regulamento interno;
  - d) Sem prejuízo da decisão final do tribunal de arbitragem, as despesas iniciais da arbitragem serão equitativamente repartidas pelas Partes.
5. As decisões, provisórias ou definitivas, do tribunal de arbitragem têm carácter vinculativo para as Partes.
6. Se uma das Partes não acatar uma decisão adoptada pelo tribunal de arbitragem ao abrigo do presente artigo no prazo de trinta (30) dias a contar da sua notificação, a outra Parte poderá, enquanto se mantiver o incumprimento, limitar, suspender ou revogar o exercício dos direitos ou privilégios concedidos à Parte em falta no âmbito do presente Acordo.

## ARTIGO 24.º

### Medidas de salvaguarda

1. As Partes tomarão as medidas gerais ou específicas necessárias ao cumprimento das obrigações que lhes incumbem por força do presente Acordo. As Partes velarão pelo cumprimento dos objectivos estabelecidos no presente Acordo.

2. Se uma das Partes considerar que a outra Parte não cumpriu uma das obrigações que lhe incumbem por força do presente Acordo, poderá adoptar as medidas adequadas. As medidas de salvaguarda serão limitadas no seu âmbito e duração ao estritamente necessário para remediar a situação ou restabelecer o equilíbrio do presente Acordo. Será concedida prioridade às medidas que menos afectem o funcionamento do presente Acordo.
3. Qualquer Parte que tencione adoptar medidas de salvaguarda notificará a outra Parte através do Comité Misto e fornecerá todas as informações relevantes.
4. As Partes darão imediatamente início a consultas no âmbito do Comité Misto para encontrar uma solução mutuamente aceitável.
5. Sem prejuízo do disposto na alínea d) dos artigos 3.º e 4.º e nos artigos 14.º e 15.º, a Parte em causa não poderá adoptar medidas de salvaguarda antes de decorrido o prazo de um mês a contar da data da notificação prevista no n.º 3, salvo se o processo de consultas previsto no n.º 4 não tiver sido concluído antes do termo do prazo fixado.
6. A Parte em causa deverá notificar sem demora o Comité Misto das medidas adoptadas, fornecendo-lhe todas as informações pertinentes.
7. As medidas adoptadas nos termos do presente artigo serão suspensas logo que a Parte em falta cumprir o disposto no presente Acordo.

## ARTIGO 25.º

### Cobertura geográfica do Acordo

Embora reconheçam a natureza bilateral do presente Acordo, as Partes observam que o Acordo se inscreve no âmbito de aplicação da parceria euro-mediterrânica prevista na Declaração de Barcelona de 28 de Novembro de 1995. As Partes comprometem-se a estabelecer um diálogo permanente, de modo a garantir a coerência do presente Acordo com o processo de Barcelona e, em particular, no que se refere à possibilidade de mútuo acordo sobre alterações que tenham em conta outros acordos de transporte aéreo semelhantes.

## ARTIGO 26.º

### Relação com outros acordos

1. As disposições do presente Acordo substituem as correspondentes disposições dos acordos bilaterais vigentes entre Marrocos e os Estados-Membros. Os actuais direitos de tráfego decorrentes desses acordos bilaterais, que não sejam abrangidos pelo presente Acordo, poderão, todavia, continuar a ser exercidos, desde que não se verifique qualquer discriminação entre os Estados-Membros da Comunidade Europeia e os seus nacionais.
2. Se as Partes se tornarem partes num acordo multilateral ou aprovarem uma decisão adoptada pela Organização da Aviação Civil Internacional ou outra organização internacional que trate de matérias reguladas pelo presente Acordo, consultarão o Comité Misto, que determinará da necessidade de revisão do presente Acordo, de modo a ter em conta esses desenvolvimentos.

3. O presente Acordo não prejudica as decisões adoptadas pelas duas Partes de aplicar futuras recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional. As Partes não invocarão o presente Acordo, nem qualquer parte do mesmo, para justificar a sua oposição à apreciação, no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional, de novas políticas em quaisquer domínios abrangidos pelo presente Acordo.

## ARTIGO 27.º

### Emendas

1. Se uma das Partes pretender rever as disposições do presente Acordo, notificará o Comité Misto. As emendas acordadas ao presente Acordo entrarão em vigor após a conclusão dos respectivos procedimentos internos.
2. O Comité Misto poderá decidir modificar os Anexos ao presente Acordo mediante proposta de uma das Partes e nos termos do presente artigo.
3. O presente Acordo não prejudica o direito de as Partes Contratantes adoptarem unilateralmente nova legislação ou alterarem a sua legislação em vigor no domínio do transporte aéreo ou numa das áreas conexas enumeradas no Anexo VI, na condição de respeitarem o princípio de não discriminação, bem como as disposições do presente Acordo.
4. Desde a fase inicial de preparação de nova legislação por uma das Partes, essa Parte deverá informar e consultar, na medida do possível, a outra Parte. A pedido de uma das Partes, poderá ser realizada uma troca preliminar de pontos de vista no âmbito do Comité Misto.



5. Logo que uma Parte adoptar nova legislação ou alterações à sua legislação em vigor no domínio do transporte aéreo ou numa das áreas conexas enumeradas no Anexo VI, notificará a outra Parte o mais tardar trinta dias após a sua adopção. A pedido de qualquer das Partes, o Comité Misto procederá, no prazo máximo de sessenta dias a contar da data do pedido, a uma troca de pontos de vista sobre as repercussões dessa nova legislação ou alteração no adequado funcionamento do presente Acordo.

6. O Comité Misto:

- a) Adoptará uma decisão de revisão do Anexo VI do presente Acordo por forma a nele integrar, se necessário, numa base da reciprocidade, a nova legislação ou a alteração em causa;
- b) Adoptará uma decisão para que a nova legislação ou a alteração em causa sejam consideradas conformes com o presente Acordo; ou
- c) Aprovará quaisquer outras medidas, a adoptar num prazo razoável, destinadas a garantir o funcionamento adequado do presente Acordo.

## ARTIGO 28.º

### Denúncia

1. O presente Acordo é celebrado por tempo indeterminado.

2. Qualquer das Partes poderá, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte, por via diplomática, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. O presente Acordo chegará ao seu termo doze meses a contar da data de recepção da notificação pela outra Parte, salvo se essa notificação de denúncia for retirada antes de terminado o referido período.
3. A vigência do presente Acordo cessará ou será suspensa, respectivamente, se cessar a vigência ou for suspenso o Acordo de Associação.

#### ARTIGO 29.º

Registo junto da Organização da Aviação Civil Internacional e  
do Secretariado das Nações Unidas

O presente Acordo e todas as suas emendas serão registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional e do Secretariado-Geral das Nações Unidas.

#### ARTIGO 30.º

Entrada em vigor

1. O presente Acordo será aplicado a título provisório, em conformidade com o direito interno das Partes, a contar da data de assinatura.

2. O presente Acordo entrará em vigor no prazo de um mês a contar da data da última nota diplomática trocada entre as Partes confirmando a conclusão de todos os procedimentos necessários à sua entrada em vigor. Para efeitos dessa troca, o Reino de Marrocos entregará ao Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia a nota diplomática dirigida à Comunidade Europeia e aos seus Estados-Membros e o Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia entregará ao Reino de Marrocos a nota diplomáticas da Comunidade Europeia e dos seus Estados-Membros. A nota diplomática da Comunidade Europeia e dos seus Estados-Membros incluirá as comunicações de cada Estado-Membro confirmando, no que a si respeita, a conclusão de todos os procedimentos necessários à entrada em vigor do presente Acordo.

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

Feito em Bruxelas, em doze de Dezembro de dois mil e seis, em dois exemplares, nas línguas alemã, checa, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa sueca e árabe, fazendo fé qualquer dos textos.

**ANEXO I****SERVIÇOS ACORDADOS E ROTAS ESPECIFICADAS**

1. O presente anexo é abrangido pelas disposições transitórias constantes do Anexo 4 ao presente Acordo.
2. Cada Parte concederá às transportadoras aéreas da outra Parte o direito de operar serviços aéreos nas seguintes rotas especificadas:
  - a) No caso das transportadoras aéreas da Comunidade Europeia:

Pontos na Comunidade Europeia – um ou mais pontos em Marrocos – pontos além,
  - b) No caso das transportadoras aéreas de Marrocos:

Pontos em Marrocos – um ou mais pontos na Comunidade Europeia.
3. As transportadoras aéreas de Marrocos estão autorizadas a exercer os direitos de tráfego previstos no artigo 2.º do presente Acordo entre vários pontos situados no território da Comunidade, desde que esses voos tenham como ponto de origem ou destino o território de Marrocos.

As transportadoras da Comunidade estão autorizadas a exercer os direitos previstos no artigo 2.º do presente Acordo entre Marrocos e pontos além, desde que esses voos tenham como ponto de origem ou destino o território da Comunidade e que, no caso dos serviços destinados aos passageiros, esses pontos estejam situados em países abrangidos pela política europeia de vizinhança.

No caso dos serviços de/para Marrocos, as transportadoras aéreas da Comunidade Europeia estão autorizadas a operar mais de um ponto no mesmo serviço (concatenação de destinos) e a exercer os direitos de escala entre esses pontos.

Os países abrangidos pela política europeia de vizinhança são: a Argélia, a Arménia, a Autoridade Palestiniana, o Azerbaijão, a Bielorrússia, o Egipto, a Geórgia, Israel, a Jordânia, o Líbano, a Líbia, Marrocos, a Moldávia, a Síria, a Tunísia e a Ucrânia. Os pontos situados nestes países podem também ser usados como pontos intermédios.

4. As rotas especificadas podem ser operadas em ambas as direcções. É possível omitir pontos das rotas especificadas, quer se trate de pontos intermédios ou de pontos além, ao critério das empresas de transporte aéreo, sobre qualquer ou o conjunto dos voos, desde que estes tenham origem ou destino no território de Marrocos, no caso das transportadoras aéreas marroquinas, ou no território de um Estado-Membro da Comunidade Europeia, no caso das transportadoras comunitárias.
5. Cada Parte autoriza a transportadora aérea a definir a frequência e capacidade do serviço aéreo internacional que pretende, segundo considerações comerciais de mercado. Por força desse direito, qualquer uma das Partes não limitará unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço, ou sobre o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas transportadoras da outra Parte, excepto por motivos aduaneiros, técnicos, operacionais, ambientais ou de protecção sanitária.
6. Qualquer transportadora aérea poderá na operação de um serviço aéreo internacional alterar, em todos os pontos das rotas especificadas, o tipo de aeronave com as quais opera.

7. A locação com tripulação (*wet-leasing*), por uma transportadora aérea de Marrocos, de uma aeronave de uma companhia aérea de um país terceiro às Partes, ou, por uma transportadora da Comunidade Europeia, de uma aeronave de uma companhia aérea de um país terceiro que não figure no Anexo V, para exercer os direitos previstos no presente Acordo, deverá ter um carácter excepcional ou satisfazer necessidades temporárias. O contrato de locação será submetido à aprovação prévia quer da autoridade emissora da licença à transportadora aérea, quer da autoridade competente da outra Parte.
-

**ANEXO II**

ACORDOS BILATERAIS  
ENTRE MARROCOS E  
OS ESTADOS-MEMBROS DA COMUNIDADE EUROPEIA

Conforme previsto no artigo 25.º do presente Acordo, as disposições pertinentes dos acordos bilaterais de transporte aéreo mencionados abaixo, celebrados entre Marrocos e os Estados-Membros, serão substituídas pelas disposições do presente Acordo:

- Acordo de transporte aéreo entre o Governo do Reino da Bélgica e o Governo de Sua Majestade o Rei de Marrocos celebrado em Rabat em 20 de Janeiro de 1958, complementado pela Troca de Notas de 20 de Janeiro de 1958; com a última redacção que lhe foi dada pelo Memorando de Entendimento assinado em Rabat em 11 de Junho de 2002;
- Acordo de transporte aéreo entre a República Socialista da Checoslováquia e Marrocos celebrado em Rabat em 8 de Maio de 1961, a cujas disposições a República Checa declarou considerar-se vinculada;
- Acordo de serviços aéreos entre o Governo do Reino da Dinamarca e o Governo do Reino de Marrocos celebrado em Rabat em 14 de Novembro de 1977, complementado pela Troca de Notas de 14 de Novembro de 1977;
- Acordo de transporte aéreo entre a República Federal da Alemanha e o Reino de Marrocos celebrado em Bona em 12 de Outubro de 1961,

- Acordo de transporte aéreo entre o Governo da República Helénica e o Governo do Reino de Marrocos celebrado em Rabat em 10 de Maio de 1999, conjugado com o Memorando de Entendimento assinado em Atenas em 6 de Outubro de 1998;
- Acordo de transporte aéreo entre o Governo do Reino de Espanha e o Governo do Reino de Marrocos celebrado em Madrid em 7 de Julho de 1970, com o último complemento da Troca de Cartas de 12 e de 25 de Agosto de 2003;
- Acordo de transporte aéreo entre o Governo da República Francesa e o Governo de Sua Majestade o Rei de Marrocos celebrado em Rabat em 25 de Outubro de 1957,
  - alterado pela Troca de Cartas de 22 de Março de 1961,
  - alterado pelas actas lavradas em 2 e 5 de Dezembro de 1968,
  - alterado pelo Memorando de Consultas de 17-18 de Maio de 1976,
  - alterado pelo Memorando de Consultas de 15 de Março de 1977,com a última redacção que lhe foi dada pelo Memorando de Consultas de 22-23 de Março de 1984 e pela Troca de Cartas de 14 de Março de 1984;
- Acordo de transporte aéreo entre o Governo da República Italiana e o Governo de Sua Majestade o Rei de Marrocos, celebrado em Roma em 8 de Julho de 1967, alterado pelo Memorando de Entendimento assinado em Roma em 13 de Julho de 2000, com a última redacção que lhe foi dada pela Troca de Notas de 17 de Outubro de 2001 e 3 de Janeiro de 2002;
- Acordo de transporte aéreo entre o Governo da República da Letónia e o Governo do Reino de Marrocos celebrado em Varsóvia em 19 de Maio de 1999;



- Acordo de transporte aéreo entre o Governo do Grão-Ducado do Luxemburgo e o Governo de Sua Majestade o Rei de Marrocos celebrado em Bona em 5 de Julho de 1961;
- Acordo de transporte aéreo entre a República Popular da Hungria e o Reino de Marrocos celebrado em Rabat em 21 de Março de 1967;
- Acordo de transporte aéreo entre o Governo da República de Malta e o Governo de Sua Majestade o Rei de Marrocos celebrado em Rabat em 26 de Maio de 1983;
- Acordo de transporte aéreo entre o Governo da Sua Majestade a Rainha dos Países Baixos e o Governo de Sua Majestade o Rei de Marrocos celebrado em Rabat em 20 de Maio de 1959;
- Acordo de transporte aéreo entre o Governo Federal da Áustria e o Governo do Reino de Marrocos celebrado em Rabat em 27 de Fevereiro de 2002;
- Acordo de transporte aéreo entre o Governo da República Popular da Polónia e o Governo do Reino de Marrocos celebrado em Rabat em 29 de Novembro de 1969;
- Acordo de transporte aéreo entre o Governo da República Portuguesa e o Governo do Reino de Marrocos celebrado em Rabat em 3 de Abril de 1958, complementado pelas actas lavradas em Lisboa em 19 de Dezembro de 1975, com o último complemento da acta lavrada em Lisboa em 17 de Novembro de 2003;
- Acordo de transporte aéreo entre o Governo do Reino da Suécia e o Governo do Reino de Marrocos celebrado em Rabat em 14 de Novembro de 1977, complementado pela Troca de Notas de 14 de Novembro de 1977;

- Acordo de serviços aéreos entre o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte e o Governo do Reino de Marrocos celebrado em Londres em 22 de Outubro de 1965, alterado pela Troca de Notas de 10 e 14 de Outubro de 1968, alterado pelas actas lavradas em Londres em 14 de Março de 1997, com a última redacção que lhe foi dada pela acta lavrada em Rabat em 17 de Outubro de 1997;
  - Acordos de serviços aéreos e outras disposições rubricadas ou assinadas pelo Reino de Marrocos e pelos Estados-Membros da Comunidade Europeia, que ainda não estão em vigor nem são aplicados a título provisório à data da assinatura do presente Acordo:
  - Acordo de serviços aéreos entre o Governo do Reino dos Países Baixos e o Governo do Reino de Marrocos, apenso, sob a forma de Anexo 1, ao Memorando de Entendimento assinado na Haia em 20 de Junho de 2001.
-

**ANEXO III****PROCEDIMENTOS APLICÁVEIS ÀS AUTORIZAÇÕES DE EXPLORAÇÃO E  
LICENÇAS TÉCNICAS: AUTORIDADES COMPETENTES****1. Comunidade Europeia**

Alemanha:

Luftfahrt-Bundesamt

Ministério Federal dos Transportes, Obras Públicas e Edifícios

Áustria:

Administração da Aviação Civil

Ministério Federal dos Transportes, Inovação e Tecnologia

Bélgica:

Direcção-Geral dos Transportes Aéreos

Serviço Federal da Mobilidade e dos Transportes

Chipre:

Departamento da Aviação Civil

Ministério das Comunicações e Obras Públicas

Dinamarca:

Administração da Aviação Civil

Espanha:

Direcção-Geral da Aviação Civil

Ministério do Fomento

Estónia:

Administração da Aviação Civil

Finlândia:

Autoridade da Aviação Civil

França:

Direcção-Geral da Aviação Civil (DGAC)

Grécia:

Autoridade da Aviação Civil Helénica

Ministério dos Transportes e Comunicações

Hungria:

Direcção-Geral da Aviação Civil

Ministério da Economia e dos Transportes

Irlanda:

Direcção-Geral da Aviação Civil

Departamento de Transportes

Itália:

Agência Nacional de Aviação Civil (ENAC)

Letónia:

Administração da Aviação Civil

Ministério dos Transportes

Lituânia:

Administração da Aviação Civil

Luxemburgo:

Direcção da Aviação Civil

Malta:

Departamento da Aviação Civil

Países Baixos:

Ministério dos Transportes, Obras Públicas e Gestão da Água: Direcção-Geral da Aviação Civil e dos Transportes de Mercadorias

Inspecção dos Transportes e da Gestão da Água

Polónia:

Serviço de Aviação Civil

Portugal:

Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC)

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

República Checa:

Departamento de Aviação Civil

Ministério dos Transportes

Direcção da Aviação Civil

Reino Unido:

Direcção de Aviação

Departamento de Transportes (DfT)

República Eslovaca:

Direcção-Geral da Aviação Civil

Ministério dos Transportes, Correios e Telecomunicações

Eslovénia:

Serviço de Aviação Civil

Ministério dos Transportes

Suécia:

Direcção-Geral da Aviação Civil

## 2. Reino de Marrocos

Direcção da Aeronáutica Civil

Ministério do Equipamento e dos Transportes

---

**ANEXO IV****DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS**

1. A implementação e aplicação por Marrocos de todas as disposições da legislação comunitária relativamente ao transporte aéreo indicadas no Anexo VI serão submetidas a uma avaliação, sob a responsabilidade da Comunidade Europeia, que será validada pelo Comité Misto. A decisão do Comité Misto será adoptada o mais tardar dois anos após a entrada em vigor do Acordo.
  
  2. Na pendência da adopção dessa decisão, os serviços acordados e as rotas especificadas no Anexo I, não incluirão o direito de as transportadoras aéreas da Comunidade Europeia embarcarem passageiros ou carga em Marrocos com destino a um ponto além e vice-versa, nem o direito de as transportadoras aéreas de Marrocos embarcarem passageiros ou carga num ponto situado na Comunidade Europeia com destino a um outro ponto situado na Comunidade Europeia e vice-versa. Todos os direitos de quinta liberdade concedidos por um dos acordos bilaterais entre Marrocos e os Estados-Membros da Comunidade Europeia constantes do Anexo II podem, contudo, continuar a ser exercidos, desde que seja cumprido o princípio de não discriminação com base na nacionalidade.
-

**ANEXO V****LISTA DOS OUTROS ESTADOS REFERIDOS  
NOS ARTIGOS 3.º E 4.º DO PRESENTE ACORDO**

1. República da Islândia (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);
  2. Principado do Liechtenstein (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);
  3. Reino da Noruega (ao abrigo do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu);
  4. Confederação Suíça (ao abrigo do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça sobre Transporte Aéreo).
-



**ANEXO VI****NORMAS APLICÁVEIS À AVIAÇÃO CIVIL**

Salvo indicação em contrário no presente anexo ou no Anexo IV sobre disposições transitórias, as "disposições aplicáveis" dos actos mencionados abaixo serão aplicáveis nos termos do Acordo. Se necessário, adaptações específicas para cada acto individual são subsequentemente previstas:

**A. SEGURANÇA DA AVIAÇÃO**

Nota: Os termos exactos da participação de Marrocos, na qualidade de observador, no âmbito da AESA, deverão ser apreciados numa fase ulterior.

N.º 3922/91

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

com a redacção que lhe foi dada pela regulamentação seguinte:

- Regulamento (CE) n.º 2176/96 da Comissão, de 13 de Novembro de 1996, que adapta ao progresso científico e técnico o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho
- Regulamento (CE) n.º 1069/1999 da Comissão, de 25 de Maio de 1999, que adapta ao progresso científico e técnico o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho
- Regulamento (CE) n.º 2871/2000 da Comissão, de 28 de Dezembro de 2000, que adapta ao progresso científico e técnico o Regulamento (CEE) n.º 3922/91

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º, 12.º a 13.º, com excepção do n.º 1 do artigo 4.º e da segunda frase do n.º 2 do artigo 8.º, e Anexos I, II e III

No que se refere à aplicação do artigo 12.º, por "Estados-Membros" entende-se "Estados-Membros da CE".

N.º 94/56/CE

Directiva 94/56/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, que estabelece os princípios fundamentais que regem os inquéritos sobre os acidentes e os incidentes no domínio de aviação civil

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º

N.º 1592/2002

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

com a redacção que lhe foi dada pela regulamentação seguinte:

- Regulamento (CE) n.º 1643/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 2003, que altera o Regulamento (CE) n.º 1592/2002
- Regulamento (CE) n.º 1701/2003 da Comissão, de 24 de Setembro de 2003, que adapta o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1592/2002

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 57.º e Anexos I e II

N.º 2003/42

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

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

N.º 1702/2003

Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão, de 24 de Setembro de 2003, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 4.º e Anexo

N.º 2042/2003

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

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

N.º 104/2004

Regulamento (CE) n.º 104/2004 da Comissão, de 22 de Janeiro de 2004, que estabelece regras relativas à organização e composição da Câmara de Recurso da Agência Europeia para a Segurança da Aviação

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 7.º e Anexo

## B. GESTÃO DO TRÁFEGO AÉREO

N.º 93/65

Directiva 93/65/CEE do Conselho, de 19 de Julho de 1993, relativa à definição e à utilização de especificações técnicas compatíveis para a aquisição de equipamentos e de sistemas para a gestão de tráfego aéreo

com a redacção que lhe foi dada pela regulamentação seguinte:

- Directiva 97/15/CE da Comissão, de 25 de Março de 1997, que adopta as normas Eurocontrol e altera a Directiva 93/65/CEE do Conselho relativa à definição e à utilização de especificações técnicas compatíveis para a aquisição de equipamentos e de sistemas para a gestão do tráfego aéreo, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2082/2000 da Comissão, de 6 de Setembro de 2000, que adopta normas Eurocontrol e altera a Directiva 97/15/CE que adopta as normas Eurocontrol e altera a Directiva 93/65/CEE do Conselho, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 980/2002 da Comissão, de 4 de Junho de 2002, que altera o Regulamento (CE) n.º 2082/2000 que adopta normas Eurocontrol

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 9.º e Anexos I e II

A referência à Directiva 93/65 do Conselho será suprimida a partir de 20 de Outubro de 2005.

N.º 2082/2000

Regulamento (CE) n.º 2082/2000 da Comissão, de 6 de Setembro de 2000, que adopta normas Eurocontrol e altera a Directiva 97/15/CE que adopta as normas Eurocontrol e altera a Directiva 93/65/CEE do Conselho

com a redacção que lhe foi dada pela regulamentação seguinte:

- Regulamento (CE) n.º 980/2002 da Comissão, de 4 de Junho de 2002, que altera o Regulamento (CE) n.º 2082/2000 que adopta normas Eurocontrol

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 3.º e Anexos I a III

N.º 549/2004

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

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

N.º 550/2004

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 19.º

N.º 551/2004

Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu ("regulamento relativo ao espaço aéreo")

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 11.º

N.º 552/2004

Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo ("regulamento relativo à interoperabilidade")

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º

## C. AMBIENTE

N.º 89/629

Directiva 89/629/CEE do Conselho, de 4 de Dezembro de 1989, relativa à limitação das emissões sonoras dos aviões civis subsónicos a reacção

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 8.º

N.º 92/14

Directiva 92/14/CEE do Conselho, de 2 de Março de 1992, relativa à limitação da exploração dos aviões que dependem do Anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, Volume 1, Segunda Parte, Capítulo 2, segunda edição (1988)

com a redacção que lhe foi dada pela regulamentação seguinte:

- Directiva 98/20/CE do Conselho, de 30 de Março de 1998, que altera a Directiva 92/14/CEE
- Directiva 1999/28/CE da Comissão, de 21 de Abril de 1999, que altera o anexo da Directiva 92/14/CEE
- Regulamento (CE) n.º 991/2001 da Comissão, de 21 de Maio de 2001, que altera o anexo da Directiva 92/14/CEE

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

N.º 2002/30

Directiva 2002/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Março de 2002, relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 15.º e Anexos I e II

N.º 2002/49

Directiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 16.º e Anexos I a IV

#### D. DEFESA DO CONSUMIDOR

N.º 90/314

Directiva 90/314/CEE do Conselho, de 13 de Junho de 1990, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º

N.º 92/59

Directiva 92/59/CEE do Conselho, de 29 de Junho de 1992, relativa à segurança geral dos produtos

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 19.º

N.º 93/13

Directiva 93/13/CEE do Conselho, de 5 de Abril de 1993, relativa às cláusulas abusivas nos contratos celebrados com os consumidores

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º e Anexo

N.º 95/46

Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 34.º

N.º 2027/97

Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de Outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente com a redacção que lhe foi dada pela regulamentação seguinte:

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 8.º

N.º 261/2004

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 17.º

## E. SISTEMAS INFORMATIZADOS DE RESERVAS

N.º 2299/1989

Regulamento (CEE) n.º 2299/89 do Conselho, de 24 de Julho de 1989, relativo a um código de conduta para os sistemas informatizados de reserva com a redacção que lhe foi dada pela regulamentação seguinte:

- Regulamento (CEE) n.º 3089/93 do Conselho, de 29 de Outubro de 1993, que altera o Regulamento (CEE) n.º 2299/89
- Regulamento (CE) n.º 323/1999 do Conselho, de 8 de Fevereiro de 1999, que altera o Regulamento (CEE) n.º 2299/89

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 22.º e Anexo



## F. ASPECTOS SOCIAIS

N.º 1989/391

Directiva 89/391/CEE do Conselho, de 12 de Junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 16.º, 18.º e 19.º

N.º 2003/88

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

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

N.º 2000/79

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 5.º

## G. OUTRA LEGISLAÇÃO

N.º 91/670

Directiva 91/670/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativa a aceitação mútua de licenças para o exercício de funções na aviação civil

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

---