



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 21.4.2006
COM(2006) 169 final

2006/0058 (CNS)

Proposta de

**DECISÃO DO CONSELHO E DOS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS
ESTADOS-MEMBROS DA UNIÃO EUROPEIA, REUNIDOS NO CONSELHO,**

**relativa à assinatura e aplicação provisória do Acordo de transporte aéreo entre a
Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e os Estados Unidos da
América, por outro**

Proposta de

**DECISÃO DO CONSELHO E DOS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS
ESTADOS-MEMBROS DA UNIÃO EUROPEIA, REUNIDOS NO CONSELHO,**

**relativa à celebração do Acordo de transporte aéreo entre a Comunidade Europeia e os
seus Estados-Membros, por um lado, e os Estados Unidos da América, por outro**

(apresentadas pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objectivos da proposta**

O Acordo de transporte aéreo entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e os Estados Unidos da América, por outro, foi negociado no âmbito de um mandato recebido do Conselho em Junho de 2003. Os serviços aéreos actualmente operados entre a União Europeia e os Estados Unidos baseiam-se em acordos bilaterais celebrados a título individual entre os Estados-Membros e os Estados Unidos. Estes acordos bilaterais contêm disposições que o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias declarou, em Novembro de 2002, incompatíveis com o direito comunitário, sendo por conseguinte necessário estabelecer um novo quadro comunitário para os serviços aéreos entre a União Europeia e os Estados Unidos. O presente Acordo constitui a primeira etapa de um acordo geral e inclui o compromisso de ambas as Partes darem início a negociações sobre uma segunda etapa, segundo um calendário definido. O Acordo satisfaz os requisitos jurídicos da Comunidade e oferece vantagens económicas substanciais imediatas quer aos viajantes quer aos expedidores transatlânticos.

- **Contexto geral**

O mandato de negociação fixou o objectivo da criação de um espaço aberto da aviação (EAA) entre a UE e os EUA. Isto significa que será criado um mercado único de transportes aéreos entre a UE e os EUA, no qual os investimentos poderão circular livremente e as companhias da UE e dos EUA poderão fornecer serviços aéreos sem quaisquer restrições, incluindo nos mercados internos de ambas as Partes. A conclusão plena do mandato exigirá a realização de importantes alterações legislativas pelos Estados Unidos, nomeadamente a eliminação das restrições legais em vigor quer em matéria de propriedade e de controlo das companhias aéreas dos EUA por não nacionais, quer de cabotagem. Estas questões permanecem extremamente sensíveis do ponto de vista político nos EUA. Por esta razão, o mandato reconhece explicitamente a possibilidade de executar um acordo por etapas, embora exija a criação de mecanismos que garantam a progressão para as etapas seguintes.

Durante as negociações, a UE aceitou que a cabotagem não fosse incluída na primeira etapa do acordo, mas indicou claramente aos EUA que esta primeira etapa só seria aceitável se fossem dados passos significativos no sentido da eliminação das restrições em matéria de propriedade e de controlo das companhias aéreas dos EUA. Em 2 de Novembro de 2005, o *Department of Transportation* (DOT) (Ministério dos Transportes dos Estados Unidos) apresentou uma *Notice of Proposed Rulemaking* (NPRM) (Notificação de um projecto de regulamentação) que reinterpreta o requisito legal que obriga as companhias aéreas dos EUA a permanecer sob o “controlo efectivo” de nacionais dos EUA, de modo a aumentar a possibilidade de cidadãos estrangeiros investirem nas companhias aéreas dos EUA e participarem na sua gestão.

Baseado nas directrizes de negociação do mandato, o texto do Acordo com os Estados Unidos da América foi finalizado pela Comissão na última ronda de negociações, em 18 de Novembro de 2005. Aquando da sua finalização, a UE declarou que, ao tomar uma decisão sobre a continuidade ou não do Acordo, a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros terão em conta os resultados do processo NPRM, expressos numa

regulamentação definitiva. A adopção de uma decisão pelo Conselho depende, por conseguinte, da adopção prévia, pelo DOT, de uma regulamentação definitiva que o Conselho considere uma mudança clara, significativa e firme da política dos EUA nesta matéria. Se a regulamentação definitiva do DOT for publicada com a devida antecedência e a avaliação do Conselho for favorável, prevê-se a assinatura do Acordo durante o primeiro semestre de 2006.

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

As disposições do Acordo substituem os 20 acordos bilaterais de serviços aéreos em vigor entre os Estados-Membros e os Estados Unidos.

- **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

A celebração de um Acordo de transporte aéreo com os Estados Unidos tem, desde há longos anos, constituído uma prioridade para a UE, sendo um elemento-chave da execução da política externa da União Europeia no domínio da aviação, conforme identificado na Comunicação COM(2005) 79 final da Comissão "Desenvolver a agenda da política externa comunitária no sector da aviação". Ao tornar os actuais acordos bilaterais de serviços aéreos conformes com o direito comunitário, o Acordo cumprirá também um objectivo fundamental da política externa da Comunidade em matéria de aviação.

2) CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO

- **Consulta das partes interessadas**

Métodos de consulta, principais sectores abrangidos e perfil geral dos inquiridos

Ao longo do processo de negociação, a Comissão procedeu a uma consulta alargada das partes interessadas, nomeadamente através de reuniões regulares do Fórum Consultivo, composto pelos representantes das transportadoras aéreas, dos aeroportos e das organizações laborais.

Síntese das respostas e modo como foram tidas em conta

Foi realizada mais de uma dezena de reuniões com o Fórum Consultivo, no decurso das quais foram amplamente debatidos todos os elementos das negociações. Todas as observações das partes interessadas foram devidamente tidas em conta na preparação da posição de negociação da Comunidade.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Não foi necessário recorrer a peritos externos.

- **Avaliação de impacto**

O Acordo representa um primeiro e importante passo na prossecução do objectivo final da UE que consiste em criar um espaço aberto da aviação entre a União Europeia e os Estados Unidos. De acordo com um relatório elaborado em 2002 para a Comissão por consultores dos EUA (Grupo Brattle), calcula-se que o espaço aberto da aviação entre a

UE e os EUA geraria mais de 17 milhões de passageiros suplementares por ano e pelo menos 5 mil milhões de euros por ano de benefícios para os consumidores, além de promover o emprego de ambos os lados do Atlântico.

É instituído um Comité Misto, que será incumbido de examinar a aplicação do Acordo e dos seus efeitos.

3) ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

- **Síntese da acção proposta**

O Acordo constitui a primeira etapa de um acordo geral que substituirá os acordos bilaterais em vigor, celebrados entre os Estados-Membros da União Europeia e os Estados Unidos. O Acordo remove todas as restrições existentes no que se refere ao direito de as transportadoras aéreas comunitárias e dos Estados Unidos operarem entre pontos situados na Comunidade Europeia e pontos situados nos Estados Unidos. Neste contexto, o Acordo elimina os obstáculos à possibilidade de as transportadoras aéreas da Comunidade beneficiarem do direito de estabelecimento no interior da Comunidade, incluindo o direito de acesso não discriminatório ao mercado dos serviços aéreos com origem e destino nos Estados Unidos identificados nos Acórdãos do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias proferidos nos processos C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 e C-476/98.

- **Base jurídica**

N.º 2 do artigo 80º, em conjugação com o n.º 2, primeira frase do primeiro parágrafo, e o n.º 3, primeiro parágrafo, do artigo 300º.

- **Princípio da subsidiariedade**

Atendendo a que a proposta não é da competência exclusiva da Comunidade, é aplicável o princípio da subsidiariedade.

Os objectivos da proposta não poderão ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelas seguintes razões:

O Acordo estabelece novas disposições a nível comunitário para a prestação de serviços aéreos transatlânticos e substitui os acordos em vigor celebrados pelos Estados-Membros a título individual. O Acordo cria, simultaneamente, para todas as transportadoras aéreas comunitárias condições uniformes de acesso ao mercado e estabelece novos mecanismos de cooperação regulamentar entre a Comunidade Europeia e os Estados Unidos em domínios essenciais para uma exploração segura e eficiente dos serviços aéreos transatlânticos, com particular destaque para o reforço da cooperação em matérias relacionadas com a segurança intrínseca e extrínseca da aviação. Além disso, serão criados novos mecanismos de cooperação entre as autoridades da concorrência de ambas as Partes no que se refere à aplicação, ao mercado transatlântico, dos respectivos regimes de concorrência em matéria de aviação internacional. Atendendo a que abrangem um conjunto de domínios da exclusiva competência da Comunidade, esses mecanismos apenas poderão ser viabilizados ao nível comunitário.

Os objectivos da proposta serão alcançados de forma mais eficaz através da acção comunitária pelos seguintes motivos:

O Acordo permite que as condições nele estabelecidas sejam alargadas em simultâneo aos 25 Estados-Membros, aplicando as mesmas regras, sem discriminação, e abrangendo todas as transportadoras aéreas comunitárias, independentemente da sua nacionalidade. A partir de agora, as transportadoras poderão operar livremente a partir de qualquer ponto na União Europeia para qualquer ponto nos Estados Unidos.

Além de atrair novos concorrentes para o mercado e de oferecer a oportunidade de operar para aeroportos subexplorados, o levantamento de todas as restrições de acesso ao mercado entre a UE e os EUA também facilitará a consolidação entre transportadoras aéreas comunitárias.

O Acordo oferecerá oportunidades comerciais a todas as transportadoras aéreas comunitárias, nomeadamente o fornecimento de aeronaves com tripulação às transportadoras aéreas dos EUA, o que nenhum Estado-Membro havia logrado obter pela via das negociações individuais. Um dos objectivos principais do mandato é criar condições de concorrência equitativas entre as transportadoras aéreas da UE e dos EUA, o que exige uma intensa cooperação regulamentar, que apenas poderá ser concretizada ao nível comunitário.

A proposta respeita, por conseguinte, o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta está em conformidade com o princípio da proporcionalidade pelas seguintes razões:

Será instituído um Comité Misto para analisar as questões relacionadas com a aplicação do Acordo. O Comité Misto promoverá o intercâmbio de peritos sobre novas iniciativas e desenvolvimentos legislativos ou regulamentares e examinará as potenciais áreas de evolução do Acordo. O Comité Misto será composto por representantes da Comissão e dos Estados-Membros.

Além disso, os Estados-Membros continuarão a desempenhar as funções administrativas tradicionais exercidas no contexto do transporte aéreo internacional, mas ao abrigo de regras comuns aplicadas de modo uniforme.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumentos propostos: outros.

Os outros instrumentos não seriam adequados pelas seguintes razões:

As relações externas no domínio da aviação apenas podem ser estabelecidas através de acordos internacionais.

4) IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

A proposta não tem implicações no orçamento comunitário.

Proposta de

**DECISÃO DO CONSELHO E DOS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS
ESTADOS-MEMBROS DA UNIÃO EUROPEIA, REUNIDOS NO CONSELHO,**

**relativa à assinatura e aplicação provisória do Acordo de transporte aéreo entre a
Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e os Estados Unidos da
América, por outro**

**O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA E OS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS
DOS ESTADOS-MEMBROS, REUNIDOS NO CONSELHO,**

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80º, em conjugação com o n.º 2, primeira frase do primeiro parágrafo, do artigo 300º,

Considerando o seguinte:

- (1) A Comissão negociou um Acordo de transporte aéreo com os Estados Unidos da América (a seguir designado por "Acordo") em nome da Comunidade e dos Estados-Membros.
- (2) O Acordo foi rubricado em
- (3) O Acordo será assinado e aplicado a título provisório pela Comunidade e pelos Estados-Membros, sob reserva da sua eventual conclusão em data posterior.
- (4) Presentemente, a legislação em vigor nos Estados Unidos exige, nomeadamente, que, para ser licenciada como transportadora dos EUA, uma companhia aérea deve estar sob o "controlo efectivo" de nacionais dos EUA. Este requisito foi interpretado pelo *Department of Transportation* numa declaração de política geral contida na Parte 399 88, do Título 14, do seu *Code of Federal Regulations* (Código de Regulamentos Federais) (a seguir designado por "CFR 14, Parte 399 88").
- (5) O Acordo baseia-se no entendimento de que os Estados Unidos aplicarão a interpretação do requisito legal relativo ao "controlo efectivo", enunciada pelo *Department of Transportation* no CFR 14, Parte 399 88, de tal forma que permita aos nacionais dos Estados-Membros que tenham investido numa companhia aérea dos Estados Unidos exercer um grau proporcional de influência sobre as operações comerciais dessa companhia aérea. Assim, se as autoridades de aviação ou os tribunais dos Estados Unidos não interpretarem ou aplicarem o CFR 14, Parte 399 88 desta forma, ou se essa disposição for alterada, revogada, retirada ou anulada, salvo no caso de ser substituída por outra disposição que não conceda um tratamento menos favorável aos investidores comunitários, a Comunidade e os Estados-Membros suspenderão a aplicação provisória do Acordo.
- (6) É necessário estabelecer disposições processuais para, se for caso disso, decidir sobre as modalidades de suspensão da aplicação provisória do Acordo. É igualmente

necessário estabelecer disposições processuais adequadas para a participação da Comunidade e dos Estados-Membros no Comité Misto instituído nos termos do artigo 17º do Acordo e nos processos de arbitragem previstos no seu artigo 18º, bem como para a aplicação de certas disposições do Acordo em matéria de segurança, direitos de tráfego e apoios governamentais,

DECIDEM:

Artigo 1º (Assinatura)

Sob reserva da sua eventual conclusão em data posterior, o Presidente do Conselho é autorizado a designar a pessoa com poderes para assinar, em nome da Comunidade, o Acordo de transporte aéreo entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e os Estados Unidos da América, por outro. O texto do Acordo acompanha a presente decisão.

Artigo 2º (Aplicação provisória)

1. Na pendência da sua entrada em vigor, o Acordo será aplicado a título provisório pela Comunidade e pelos Estados-Membros a partir de [...].
2. Tanto a decisão de suspender a aplicação provisória do Acordo e de notificar desse facto os Estados Unidos nos termos do seu n.º 2 do artigo 24º, como a decisão de retirar essa notificação serão tomadas pelo Conselho, em nome da Comunidade e dos Estados-Membros, deliberando por unanimidade com base numa proposta da Comissão.
3. Se, em conformidade com o procedimento estabelecido no n.º 2, o Conselho determinar que:
 - a) o CFR 14, Parte 399 88, ou quaisquer disposições que venham a suceder-lhe, são interpretados ou aplicados pelas autoridades aeronáuticas ou pelos tribunais dos Estados Unidos de tal forma que não oferecem aos nacionais dos Estados-Membros que investiram numa companhia aérea dos Estados Unidos a possibilidade de exercer um grau proporcional de influência sobre as operações comerciais realizadas por essa companhia aérea, à excepção das questões relativas à segurança e aos compromissos da *Civil Reserve Air Fleet*; ou
 - b) o CFR 14, Parte 399 88, ou quaisquer disposições que venham a suceder-lhe, foram alterados de tal forma que oferecem aos nacionais dos Estados-Membros que investiram numa companhia aérea dos Estados Unidos um tratamento menos favorável que o previsto no CFR 14, Parte 399 88; ou
 - c) o CFR 14, Parte 399 88, ou quaisquer disposições que venham a suceder-lhe, foram retirados, revogados ou anulados, salvo no caso de terem sido substituídos por outra disposição que não ofereça aos nacionais dos Estados-Membros que investiram numa companhia aérea dos Estados Unidos um tratamento menos favorável que o previsto no CFR 14, Parte 399 88,

apresentará a notificação prevista n.º 2 do artigo 24º do Acordo.

Artigo 3º (Comité Misto)

1. No Comité Misto instituído nos termos do artigo 17º do Acordo, a Comunidade e os Estados-Membros serão representados pela Comissão, assistida por representantes dos Estados-Membros.
2. A posição a adoptar pela Comunidade e pelos seus Estados Membros no âmbito do Comité Misto no que respeita a matérias abrangidas pelos artigos 17º ou 19º do Acordo, ou que não exijam a adopção de uma decisão com efeitos jurídicos, será definida pela Comissão. Nos restantes casos, a posição da Comunidade e dos seus Estados-Membros será adoptada pelo Conselho, deliberando por maioria qualificada, sob proposta da Comissão.

Artigo 4 (Arbitragem)

1. A Comissão representará a Comunidade e os Estados-Membros nos processos de arbitragem nos termos do artigo 18º do Acordo.
2. A decisão de suspender a concessão de benefícios nos termos do n.º 7 do artigo 18º do Acordo será adoptada pelo Conselho sob proposta da Comissão. O Conselho deliberará por maioria qualificada.
3. A adopção de quaisquer outras medidas adequadas, nos termos do artigo 18º do Acordo, caberá à Comissão, que será assistida por um comité especial de representantes dos Estados-Membros nomeados pelo Conselho.

Artigo 5º (Direitos de tráfego)

1. Os Estados-Membros informarão previamente a Comissão de qualquer decisão que pretendam adoptar nos termos dos artigos 4º ou 5º do Acordo.
2. Se a Comissão determinar, em qualquer momento, que uma decisão que um Estado-Membro adoptou ou tenciona adoptar nos termos dos artigos 4º ou 5º do Acordo é incompatível com este último, submeterá uma decisão a esse Estado-Membro, convidando-o a tomar as medidas adequadas para dar cumprimento ao Acordo. A Comissão notificará o Conselho e os outros Estados-Membros dessa decisão. Qualquer Estado-Membro poderá submeter a decisão da Comissão à apreciação do Conselho no prazo de 10 dias úteis a contar da sua notificação. O Conselho poderá tomar uma decisão diferente no prazo de um mês a contar da data em que a questão lhe foi submetida. O Conselho deliberará por maioria qualificada.

Artigo 6º (Segurança intrínseca)

Os Estados-Membros informarão imediatamente a Comissão sobre quaisquer pedidos ou notificações por si apresentadas ou recebidas nos termos do artigo 7º do Acordo.

Artigo 7º (Segurança extrínseca)

Os Estados-Membros informarão imediatamente a Comissão sobre quaisquer pedidos ou notificações por si apresentadas ou recebidas nos termos do artigo 8º do Acordo.

Artigo 8º (Subsídios e apoio governamentais)

1. Se um Estado-Membro considerar que um subsídio ou apoio em fase de apreciação ou já concedido por uma entidade governamental no território dos Estados Unidos terá os efeitos negativos para a concorrência referidos no n.º 2 do artigo 13º do Acordo poderá submeter a questão à apreciação da Comissão, que poderá abordar essa entidade ou solicitar uma reunião do Comité Misto instituído nos termos do artigo 17º do Acordo.
2. Se forem contactados pelos Estados Unidos nos termos do n.º 3 do artigo 13º do Acordo, os Estados-Membros informarão imediatamente a Comissão.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*

Proposta de

**DECISÃO DO CONSELHO E DOS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS
ESTADOS-MEMBROS DA UNIÃO EUROPEIA, REUNIDOS NO CONSELHO,**

**relativa à celebração do Acordo de transporte aéreo entre a Comunidade Europeia e os
seus Estados-Membros, por um lado, e os Estados Unidos da América, por outro**

**O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA E OS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS
DOS ESTADOS-MEMBROS, REUNIDOS NO CONSELHO,**

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80º, em conjugação com o n.º 2, primeira frase do primeiro parágrafo, e o n.º 3, primeiro parágrafo, do artigo 300º,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu¹,

Considerando o seguinte:

- (1) A Comissão negociou um Acordo de transporte aéreo com os Estados Unidos da América (a seguir designado por "Acordo") em nome da Comunidade e dos Estados-Membros.
- (2) O Acordo foi assinado em
- (3) O Acordo deverá ser aprovado pela Comunidade e pelos Estados-Membros.
- (4) Presentemente, a legislação em vigor nos Estados Unidos exige, nomeadamente, que, para ser licenciada como transportadora dos EUA, uma companhia aérea deve estar sob o "controlo efectivo" de nacionais dos EUA. Este requisito foi interpretado pelo *Department of Transportation* numa declaração de política geral contida na Parte 399 88, do Título 14, do seu *Code of Federal Regulations* (Código de Regulamentos Federais) (a seguir designado por "CFR 14, Parte 399 88").
- (5) O Acordo baseia-se no entendimento de que os Estados Unidos aplicarão a interpretação do requisito legal relativo ao "controlo efectivo", enunciada pelo *Department of Transportation* no CFR 14, Parte 399 88, de tal forma que permita aos nacionais dos Estados-Membros que tenham investido numa companhia aérea dos Estados Unidos exercer um grau proporcional de influência sobre as operações comerciais dessa companhia aérea. Assim, se as autoridades de aviação ou os tribunais dos Estados Unidos não interpretarem ou aplicarem a CFR 14, Parte 399 88 desta forma, ou se essa disposição for alterada, revogada, retirada ou anulada, salvo no caso de ser substituída por outra disposição que não conceda um tratamento menos

¹ JO C ...

favorável aos investidores comunitários, a Comunidade e os Estados-Membros suspenderão a aplicação provisória do Acordo.

- (6) É necessário estabelecer disposições processuais para, se for caso disso, decidir sobre as modalidades de denúncia do Acordo. É igualmente conveniente estabelecer disposições processuais adequadas para a participação da Comunidade e dos Estados-Membros no Comité Misto instituído nos termos do artigo 17º do Acordo e nos processos de arbitragem previstos no seu artigo 18º, bem como para a aplicação de certas disposições do Acordo em matéria de segurança, direitos de tráfego e apoios governamentais,

DECIDEM:

Artigo 1º (Aprovação)

1. O Acordo de transporte aéreo entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e os Estados Unidos da América, por outro, é aprovado em nome da Comunidade. O texto do Acordo acompanha a presente decisão.
2. Logo que concluídos os procedimentos internos necessários para a entrada em vigor do Acordo, cada Estado-Membro transmitirá ao Secretariado do Conselho a nota diplomática prevista no seu artigo 25º.
3. O Presidente do Conselho é autorizado a designar a pessoa com poderes para entregar aos Estados Unidos as notas diplomáticas previstas no artigo 25º do Acordo, em nome da Comunidade e dos Estados-Membros.

Artigo 2º (Denúncia)

1. Tanto a decisão de denunciar o Acordo e de notificar desse facto os Estados Unidos nos termos do seu artigo 22º, como a decisão de retirar essa notificação, serão tomadas pelo Conselho, em nome da Comunidade e dos Estados-Membros, deliberando por unanimidade com base numa proposta da Comissão.
2. Se, em conformidade com o procedimento estabelecido no n.º 2, o Conselho determinar que:
 - a) o CFR 14, Parte 399 88, ou quaisquer disposições que venham a suceder-lhe, são interpretados ou aplicados pelas autoridades aeronáuticas ou pelos tribunais dos Estados Unidos de tal forma que não oferecem aos nacionais dos Estados-Membros que investiram numa companhia aérea dos Estados Unidos a possibilidade de exercer um grau proporcional de influência sobre as operações comerciais realizadas por essa companhia aérea, à excepção das questões relativas à segurança e aos compromissos da *Civil Reserve Air Fleet*; ou
 - b) o CFR 14, Parte 399 88, ou quaisquer disposições que venham a suceder-lhe, foram alterados de tal forma que oferecem aos nacionais dos Estados-Membros que investiram numa companhia aérea dos Estados Unidos um tratamento menos favorável que o previsto no CFR 14, Parte 399 88; ou

- c) o CFR 14, Parte 399 88, ou quaisquer disposições que venham a suceder-lhe, foram retirados, revogados ou anulados, salvo no caso de terem sido substituídos por outra disposição que não ofereça aos nacionais dos Estados-Membros que investiram numa companhia aérea dos Estados Unidos um tratamento menos favorável que o previsto no CFR 14, Parte 399 88,

apresentará a notificação prevista no artigo 22º do Acordo.

Artigo 3º (Comité Misto)

1. No Comité Misto instituído nos termos do artigo 17º do Acordo, a Comunidade e os Estados-Membros serão representados pela Comissão, assistida por representantes dos Estados-Membros.
2. A posição a adoptar pela Comunidade e pelos seus Estados Membros no âmbito do Comité Misto no que respeita a matérias abrangidas pelos artigos 17º ou 19º do Acordo, ou que não exijam a adopção de uma decisão com efeitos jurídicos, será definida pela Comissão. Nos restantes casos, a posição da Comunidade e dos seus Estados-Membros será adoptada pelo Conselho, deliberando por maioria qualificada, sob proposta da Comissão.

Artigo 4 (Arbitragem)

1. A Comissão representará a Comunidade e os Estados-Membros nos processos de arbitragem nos termos do artigo 18º do Acordo.
2. A decisão de suspender a concessão de benefícios nos termos do n.º 7 do artigo 18º do Acordo será adoptada pelo Conselho sob proposta da Comissão. O Conselho deliberará por maioria qualificada.
3. A adopção de quaisquer outras medidas adequadas, nos termos do artigo 18º do Acordo, caberá à Comissão, que será assistida por um comité especial de representantes dos Estados-Membros nomeados pelo Conselho.

Artigo 5º (Direitos de tráfego)

1. Os Estados-Membros informarão previamente a Comissão de qualquer decisão que pretendam adoptar nos termos dos artigos 4º ou 5º do Acordo.
2. Se a Comissão determinar, em qualquer momento, que uma decisão que um Estado-Membro adoptou ou tenciona adoptar nos termos dos artigos 4º ou 5º do Acordo é incompatível com este último, submeterá uma decisão a esse Estado-Membro, convidando-o a tomar as medidas adequadas para dar cumprimento ao Acordo. A Comissão notificará o Conselho e os outros Estados-Membros dessa decisão. Qualquer Estado-Membro poderá submeter a decisão da Comissão à apreciação do Conselho no prazo de 10 dias úteis a contar da sua notificação. O Conselho poderá tomar uma decisão diferente no prazo de um mês a contar da data em que a questão lhe foi submetida. O Conselho deliberará por maioria qualificada.

Artigo 6º (Segurança intrínseca)

Os Estados-Membros informarão imediatamente a Comissão sobre quaisquer pedidos ou notificações por si apresentadas ou recebidas nos termos do artigo 7º do Acordo.

Artigo 7º (Segurança extrínseca)

Os Estados-Membros informarão imediatamente a Comissão sobre quaisquer pedidos ou notificações por si apresentadas ou recebidas nos termos do artigo 8º do Acordo.

Artigo 8º (Subsídios e apoio governamentais)

1. Se um Estado-Membro considerar que um subsídio ou apoio em fase de apreciação ou já concedido por uma entidade governamental no território dos Estados Unidos terá os efeitos negativos para a concorrência referidos no n.º 2 do artigo 13º do Acordo poderá submeter a questão à apreciação da Comissão, que poderá abordar essa entidade ou solicitar uma reunião do Comité Misto instituído nos termos do artigo 17º do Acordo.
2. Se forem contactados pelos Estados Unidos nos termos do n.º 3 do artigo 13º do Acordo, os Estados-Membros informarão imediatamente a Comissão.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*

ANEXO

ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO

OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA (a seguir designados por “Estados Unidos”), por um lado; e

A REPÚBLICA DA ÁUSTRIA,

O REINO DA BÉLGICA,

A REPÚBLICA DE CHIPRE,

A REPÚBLICA CHECA,

O REINO DA DINAMARCA,

A REPÚBLICA DA ESTÓNIA,

A REPÚBLICA DA FINLÂNDIA,

A REPÚBLICA FRANCESA,

A REPÚBLICA FEDERAL DA ALEMANHA,

A REPÚBLICA HELÉNICA,

A REPÚBLICA DA HUNGRIA,

A IRLANDA,

A REPÚBLICA ITALIANA,

A REPÚBLICA DA LETÓNIA,

A REPÚBLICA DA LITUÂNIA,

O GRÃO-DUCADO DO LUXEMBURGO,

A REPÚBLICA DE MALTA,

O REINO DOS PAÍSES BAIXOS,

A REPÚBLICA DA POLÓNIA,

A REPÚBLICA PORTUGUESA,

A REPÚBLICA ESLOVACA,

A REPÚBLICA DA ESLOVÉNIA,

O REINO ESPANHA,

O REINO DA SUÉCIA,

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

Partes no Tratado que institui a COMUNIDADE EUROPEIA e Estados-Membros da União Europeia (a seguir designados por “Estados-Membros”),

e a COMUNIDADE EUROPEIA, por outro,

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

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

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 companhias 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, afectam negativamente as operações de transporte aéreo e minam a confiança do público na segurança da aviação civil;

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

Reconhecendo que os auxílios governamentais podem falsear a concorrência entre companhias aéreas e comprometer a realização dos objectivos de base do presente Acordo;

Afirmando a importância da protecção do ambiente no desenvolvimento e na execução da política de aviação internacional;

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;

Tencionando tirar partido do quadro de acordos vigentes, de modo a abrir o acesso aos mercados e a maximizar os benefícios para os consumidores, companhias aéreas, trabalhadores e comunidade de ambos os lados do Atlântico;

Tencionando criar um precedente de significado global, com vista a promover as vantagens da liberalização num sector económico crucial,

Acordaram no seguinte:

Artigo 1º

Definições

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

1. «Acordo»: o presente Acordo e os seus anexos, bem como todas as eventuais alterações aos mesmos;
2. «Transporte aéreo»: o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio em aeronaves, individualmente ou em combinação, oferecido ao público mediante remuneração ou em execução de um contrato de fretamento;
3. «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 94º da Convenção e sido ratificadas pelos Estados Unidos e pelo Estado ou Estados-Membros, conforme pertinente para a matéria em causa, e
 - b) quaisquer anexos ou alterações adoptados nos termos do artigo 90º da Convenção, na medida em que esses anexos ou alterações se encontrem, em qualquer momento, em vigor tanto para os Estados Unidos como para o Estado ou Estados-Membros, conforme pertinente para a matéria em causa;
4. «Custo total»: o custo da prestação do serviço, acrescido de um montante razoável para despesas administrativas gerais;
5. «Transporte aéreo internacional»: o transporte aéreo que sobrevoa o espaço aéreo sobre o território de mais de um Estado;
6. "Parte": os Estados Unidos ou a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros;
7. «Preço»: quaisquer tarifas, montantes ou taxas cobradas pelas companhias aéreas, incluindo os seus agentes, por um serviço de transporte aéreo de passageiros, bagagem e/ou carga (à excepção do correio), incluindo o transporte de superfície em ligação com o transporte aéreo internacional, quando aplicável, bem como as condições que regulam a disponibilidade de tais tarifas, montantes ou taxas;
8. «Escala para fins não comerciais»: uma aterragem efectuada para qualquer fim que não seja o de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem, carga e/ou correio, no âmbito de um transporte aéreo;
9. «Território»: no caso dos Estados Unidos, o território (continental e insular) e as águas interiores e territoriais sob a sua soberania ou jurisdição e, no caso da Comunidade Europeia e dos seus Estados-Membros, o território (continental e insular) e as águas interiores e territoriais a que se aplica o Tratado que institui a Comunidade Europeia e nas condições previstas no Tratado ou em qualquer outro instrumento que venha a suceder-lhe. A aplicação do presente Acordo ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido relativamente ao diferendo sobre a soberania do território em que o aeroporto se encontra situado. A aplicação do presente Acordo ao aeroporto de

Gibraltar fica suspensa até que seja aplicado o regime previsto na Declaração Conjunta dos Ministros dos Negócios Estrangeiros do Reino de Espanha e do Reino Unido, de 2 de Dezembro de 1987; e

10. «Taxa de utilização»: uma taxa aplicada às companhias aéreas pela oferta de instalações ou serviços aeroportuários, de protecção do ambiente aeroportuário, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo os serviços e instalações conexas.

Artigo 2º

Oportunidades justas e equitativas

Cada Parte oferecerá às transportadoras aéreas de ambas as Partes oportunidades justas e equitativas de concorrência no mercado dos transportes aéreos internacionais regulados pelo presente Acordo.

Artigo 3º

Concessão de direitos

1. Cada Parte concederá à outra Parte, no que se refere à realização de transportes aéreos internacionais pelas companhias aéreas da outra Parte, os direitos seguintes:
- a) direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;
 - b) o direito de realizar escalas no seu território para fins não comerciais;
 - c) o direito de realizar transportes aéreos internacionais entre pontos das seguintes rotas:
 - i) no caso das companhias aéreas dos Estados Unidos (a seguir designadas por “companhias aéreas dos EUA”), a partir de pontos aquém-Estados Unidos, via Estados Unidos e pontos intermédios, para qualquer ponto ou pontos em um ou vários Estados-Membros e além destes e, no caso dos serviços de carga, entre qualquer Estado-Membro e qualquer ponto ou pontos (incluindo em quaisquer outros Estados-Membros);
 - ii) no caso das companhias aéreas da Comunidade Europeia e dos seus Estados-Membros (a seguir designadas por "companhias aéreas comunitárias"), a partir de pontos aquém-Estados-Membros, via Estados-Membros e pontos intermédios, para qualquer ponto ou pontos nos Estados Unidos e além destes e, no caso dos serviços de carga, entre os Estados Unidos e qualquer ponto ou pontos; e
 - d) os restantes direitos estabelecidos no presente Acordo.
2. Cada companhia aérea poderá, ao seu critério, numa ou em todas as ligações aéreas:
- a) operar voos numa única direcção ou em ambas;

- b) combinar diferentes números de voo numa única operação de aeronave;
- c) operar entre pontos aquém, intermédios e além e pontos situados nos territórios das Partes, independentemente da combinação ou ordem;
- d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
- e) transferir tráfego de qualquer uma das suas aeronaves para qualquer outra das suas aeronaves, em qualquer ponto;
- f) prestar serviços em pontos situados aquém de qualquer ponto do seu território, com ou sem mudança de aeronave ou de número de voo, e oferecer e publicitar esses serviços como serviços directos;
- g) efectuar escalas em quaisquer pontos, quer se situem dentro quer fora do território de qualquer das Partes;
- h) transportar tráfego em trânsito através do território da outra Parte; e
- i) combinar tráfego na mesma aeronave, independentemente da origem desse tráfego,

sem limitações de direcção ou geográficas, nem perda dos direitos de transporte de tráfego concedidos ao abrigo do presente Acordo.

3. As disposições do n.º 1 do presente artigo só serão aplicadas na condição de, à excepção dos serviços de carga, o transporte fazer parte de um serviço de ligação aos Estados Unidos, no caso das companhias aéreas dos EUA, ou de ligação a um Estado-Membro, no caso das companhias aéreas comunitárias.
4. As Partes autorizarão as companhias aéreas a definir a frequência e capacidade de transporte aéreo internacional oferecidas, segundo considerações comerciais de mercado. Por força desse direito, as Partes não limitarão unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade do serviço, nem o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas companhias aéreas da outra Parte, nem exigirão a notificação de horários, programas de voos não regulares ou planos de exploração pelas companhias aéreas da outra Parte, excepto por motivos de ordem aduaneira, técnica, operacional ou ambiental (nos termos do artigo 14º), sob condições uniformes, em conformidade com o artigo 15º da Convenção.
5. Qualquer companhia aérea poderá realizar transportes aéreos internacionais sem quaisquer limitações em termos de mudança, em qualquer ponto, de categoria ou número da aeronave operada se, à excepção dos serviços de carga, o transporte fizer parte de um serviço de ligação aos Estados Unidos, no caso das companhias aéreas dos EUA, ou de ligação a um Estado-Membro, no caso das companhias aéreas comunitárias.
6. Nenhuma das disposições do presente Acordo será interpretada como conferindo:
 - a) às companhias aéreas dos EUA, o direito de embarcar, no território de qualquer Estado-Membro, passageiros, bagagem, carga ou correio, transportados a título

oneroso e com destino a outro ponto situado no território desse Estado-Membro;

- b) às companhias aéreas comunitárias, o direito de embarcar, no território dos Estados Unidos, passageiros, bagagem, carga ou correio, transportados a título oneroso e com destino a outro ponto situado no território dos Estados Unidos.

Artigo 4º

Autorização

Após recepção dos pedidos de uma companhia aérea de uma Parte, na forma e segundo as modalidades prescritas para as autorizações de exploração e licenças técnicas, a outra Parte concederá as autorizações e licenças adequadas no prazo processual mais curto, desde que:

- a) no caso das companhias aéreas dos EUA, uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa companhia aérea pertençam aos Estados Unidos, a nacionais seus ou a ambos;
- b) no caso das companhias aéreas comunitárias, uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa companhia aérea pertençam a um ou vários Estados-Membros, a nacionais desse ou desses Estados-Membros ou a ambos;
- c) a companhia aérea preencha os requisitos estabelecidos nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas à realização de transportes aéreos internacionais pela Parte que analisa o pedido ou pedidos; e
- d) sejam mantidas e aplicadas as disposições estabelecidas nos artigos 7º (Segurança intrínseca) e 8º (Segurança extrínseca).

Artigo 5º

Cancelamento da autorização

1. Cada Parte poderá cancelar, suspender ou limitar as autorizações de exploração ou licenças técnicas ou, de outro modo, suspender ou limitar as operações de uma companhia aérea da outra Parte sempre que:
 - a) no caso das companhias aéreas dos EUA, uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa companhia aérea não pertençam aos Estados Unidos, a nacionais seus ou a ambos;
 - b) no caso das companhias aéreas comunitárias, uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa companhia aérea não pertençam a um ou vários Estados-Membros, a nacionais desse ou desses Estados-Membros ou a ambos; ou

- c) essa companhia aérea não tenha aplicado as disposições legislativas e regulamentares especificadas no artigo 6º (Aplicação da legislação) do presente Acordo.
2. Salvo nos casos em que seja indispensável tomar medidas imediatas para evitar novas infracções ao disposto na alínea c) do n.º 1 do presente artigo, os direitos concedidos ao abrigo do presente artigo apenas poderão ser exercidos mediante consulta da outra Parte.
3. O presente artigo não restringe o direito de cada uma das Partes suspender, cancelar, limitar ou impor condições à concessão de autorizações de exploração ou de licenças técnicas às companhias aéreas da outra Parte em conformidade com o disposto nos artigos 7º (Segurança intrínseca) e 8º (Segurança extrínseca).

Artigo 6º

Aplicação da legislação

1. As disposições legislativas e regulamentares de uma Parte relativas à entrada ou saída do seu território de aeronaves utilizadas na navegação aérea internacional, ou à exploração e navegação dessas aeronaves enquanto permanecem no seu território, serão aplicadas às aeronaves usadas pelas companhias aéreas da outra Parte e observadas por essas aeronaves à entrada ou saída e enquanto permanecerem no território da primeira Parte.
2. À entrada, durante a sua permanência ou à saída do território de uma Parte, os passageiros, tripulação ou carga das companhias aéreas da outra Parte, ou terceiros em nome destes, cumprirão as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis no território dessa Parte relativas à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulação ou carga transportada em aeronaves (incluindo a regulamentação relativa à entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controlo sanitário ou, no caso do correio, a regulamentação no domínio postal).

Artigo 7º

Segurança intrínseca

1. As autoridades responsáveis das Partes reconhecerão como válidos, para efeitos da realização dos transportes aéreos previstos no presente Acordo, os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças concedidas ou validadas por cada uma das Partes e ainda dentro do prazo de validade, desde que as condições de concessão desses certificados ou licenças sejam pelo menos equivalentes às normas mínimas susceptíveis de serem estabelecidas nos termos da Convenção. Contudo, as autoridades responsáveis reservam-se o direito de não reconhecer como válidos, para os voos sobre o seu próprio território, os certificados de competência e as licenças concedidas ou validadas aos seus próprios nacionais por essas outras autoridades.
2. As autoridades responsáveis de uma Parte poderão solicitar a realização de consultas a outras autoridades responsáveis sobre as normas de segurança aplicadas por essas

autoridades relativas às infra-estruturas aeronáuticas, tripulações e aeronaves, bem como à exploração das companhias aéreas supervisionadas por essas autoridades. Salvo acordo em contrário, essas consultas realizar-se-ão no prazo de 45 dias a contar da data de apresentação do pedido de consulta. Se, na sequência dessas consultas, as autoridades requerentes responsáveis considerarem que aquelas autoridades não mantêm nem aplicam de maneira eficiente, em qualquer dessas áreas, normas e prescrições de segurança pelo menos equivalentes às normas mínimas susceptíveis de serem estabelecidas em conformidade com a Convenção, as autoridades requerentes responsáveis notificarão as outras autoridades dessas conclusões e das acções consideradas necessárias para dar cumprimento a essas normas mínimas, devendo aquelas autoridades tomar as medidas correctivas adequadas. As autoridades requerentes responsáveis reservam-se o direito de suspender, cancelar ou limitar as autorizações de exploração ou licenças técnicas de uma ou várias companhias aéreas cuja supervisão de segurança caiba a essas autoridades, caso estas últimas não tomem as medidas correctivas adequadas num prazo razoável, bem como de adoptar medidas imediatas contra essa companhia ou companhias aéreas, se tal se revelar necessário para impedir que novos incumprimentos da obrigação de estabelecer e aplicar as normas e prescrições acima referidas se traduzam numa ameaça imediata para a segurança de voo.

3. Quaisquer pedidos e notificações ao abrigo do presente artigo serão simultaneamente enviados à Comissão Europeia.
4. O disposto no presente artigo não impede as autoridades responsáveis de conduzirem debates sobre segurança, nomeadamente sobre a aplicação sistemática de normas e prescrições de segurança ou situações de emergência que possam ocorrer.

Artigo 8º

Segurança extrínseca

1. De acordo com os direitos e obrigações que lhes são conferidos pelo direito internacional, as Partes reafirmam que o seu mútuo compromisso de salvaguardar a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilegal faz parte integrante do presente Acordo. Sem prejuízo da observância da generalidade dos seus direitos e obrigações por força do direito internacional, as Partes actuarão, nomeadamente, em conformidade com o disposto nos seguintes acordos: Convenção Relativa às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de Dezembro de 1970, Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de Setembro de 1971 e 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.
2. As Partes prestarão, sempre que solicitado, toda a assistência mútua necessária para resolver qualquer situação de ameaça quer para a segurança da aviação civil, incluindo a prevenção de actos de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança das aeronaves e dos seus passageiros e tripulações, quer para os aeroportos e infra-estruturas de navegação aérea.

3. As Partes actuarão, nas suas relações mútuas, em conformidade com as normas de segurança da aviação e práticas recomendadas adequadas estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas por anexos à Convenção, e exigirão que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território, 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 a adopção, no seu território, de medidas eficazes para proteger as aeronaves e inspeccionar os passageiros, a tripulação, a sua bagagem de porão e de mão, assim como a carga e as provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento, bem como o ajustamento dessas medidas às crescentes ameaças à segurança da aviação civil. Cada Parte concorda que deverão ser observadas as disposições de segurança prescritas pela outra Parte relativas à partida e 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 destinadas a fazer face a uma ameaça específica.
5. Tendo plenamente em conta e no respeito mútuo pela soberania das Partes, uma Parte poderá adoptar medidas de segurança para a entrada no seu território. Essa Parte terá em conta, na medida do possível, as medidas de segurança já aplicadas pela outra Parte e quaisquer argumentos que a outra Parte possa contrapor. Cada Parte reconhece, contudo, que o disposto no presente artigo não limita o direito de uma Parte recusar a entrada no seu território a qualquer voo ou voos que considere representarem uma ameaça para a sua segurança.
6. As Partes poderão adoptar medidas de emergência, incluindo alterações, em resposta a uma ameaça específica para a segurança. Tais medidas serão imediatamente notificadas às autoridades responsáveis da outra Parte.
7. As Partes sublinham a importância de trabalhar no sentido da adopção de práticas e normas compatíveis como forma de reforçar a segurança do transporte aéreo e de reduzir as divergências regulamentares. Para o efeito, as Partes utilizarão plenamente e dinamizarão os canais existentes para debater as medidas de segurança em vigor ou proposta. As Partes esperam que os debates abordem, entre outras matérias, as novas medidas de segurança propostas ou em fase de apreciação pela outra Parte, incluindo a revisão de medidas de segurança suscitada por mudanças conjunturais; as medidas propostas por uma Parte para preenchimento dos requisitos de segurança da outra Parte; as possibilidades de um ajustamento mais expedito das normas relativas a medidas de segurança da aviação e a compatibilidade dos requisitos de uma Parte com as obrigações legais da outra Parte. Esses debates servirão para apoiar a comunicação atempada e a discussão prévia de novas medidas e prescrições no domínio da segurança.
8. Sem prejuízo da necessidade de tomar medidas imediatas para salvaguardar a segurança do transporte, as Partes afirmam que, quando do estudo da possibilidade de adopção de medidas de segurança, uma Parte avaliará os eventuais efeitos adversos no transporte aéreo internacional e, salvo obrigação legal, terá esses factores em conta quando define as medidas necessárias e adequadas para abordar essas preocupações de segurança.

9. Em caso de incidente ou de ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves ou outros actos ilícitos contra a segurança dos passageiros, tripulação, aeronaves, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes prestar-se-ão assistência mútua, facilitando as comunicações e outras medidas adequadas, de modo a pôr rapidamente termo, e de forma segura, a esse incidente ou ameaça.
10. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte violou as disposições de segurança da aviação estabelecidas no presente artigo, as autoridades responsáveis dessa Parte poderão solicitar consultas imediatas às autoridades responsáveis da outra Parte. A incapacidade de alcançar um acordo satisfatório no prazo de 15 dias a contar da data de apresentação do pedido de consulta constituirá motivo para suspender, cancelar, limitar ou impor condições às autorizações de exploração e licenças técnicas de uma ou várias companhias aéreas dessa Parte. Em caso de emergência, as Partes poderão tomar medidas interinas antes do termo do prazo de 15 dias.
11. Sem prejuízo das avaliações realizadas para determinar a conformidade dos aeroportos com as normas e práticas de segurança da aviação a que se refere o n.º 3 do presente artigo, uma Parte pode solicitar a cooperação da outra Parte para verificar se as medidas especiais de segurança tomadas por essa outra Parte satisfazem os requisitos da Parte requerente. As autoridades responsáveis das Partes coordenarão previamente os aeroportos a avaliar e as datas dessas avaliações, bem como definirão um procedimento de análise dos resultados dessas avaliações. À luz dos resultados das avaliações, a Parte requerente poderá chegar à conclusão de que as medidas de segurança aplicadas no território da outra Parte são de nível equivalente, de tal forma que os passageiros, a bagagem e/ou a carga em trânsito possam ser dispensados de novo rastreio no território da Parte requerente. Tal decisão será comunicada à outra Parte.

Artigo 9º

Oportunidades comerciais

1. As companhias aéreas de cada Parte terão o direito de abrir escritórios no território da outra Parte para promoção e venda de transportes aéreos e actividades conexas.
2. As companhias aéreas de cada Parte terão direito, 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 administrativo, de vendas, técnico, operacional e outro pessoal especializado necessário, de apoio à prestação de serviços de transporte aéreo.
3.
 - a. Sem prejuízo do disposto na alínea b), cada companhia aérea gozará dos direitos abaixo mencionados em matéria de assistência em escala no território da outra Parte:
 - i) o direito de prestar o seu próprio serviço de assistência em escala (“auto-assistência em escala”) ou, ao seu critério,

- ii) o direito de seleccionar entre os fornecedores concorrentes de parte ou da totalidade dos serviços de assistência em escala, se esses fornecedores tiverem acesso ao mercado com base nas disposições legislativas e regulamentares de cada Parte e operarem no mercado.
 - b. 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 auto-assistência em escala e não existir concorrência efectiva entre fornecedores de serviços de assistência em escala, todos esses serviços serão oferecidos em condições de igualdade e numa base adequada a todas as companhias aéreas; os preços dos referidos serviços não excederão o seu custo total, incluindo a remuneração do activo, depois de amortizações.
4. Qualquer companhia aérea de cada Parte poderá comercializar serviços de transporte aéreo no território da outra Parte directamente e/ou, ao seu critério, através dos seus agentes de vendas ou outros intermediários por ela designados. Cada companhia aérea terá o direito de vender esses serviços de transporte e qualquer pessoa será livre de os adquirir na moeda desse território ou em qualquer outra moeda livremente convertível.
5. Cada companhia aérea terá o direito de converter e remeter, a partir do território da outra Parte, para o seu próprio território e, excepto se tais remessas forem incompatíveis com as disposições legislativas e regulamentares geralmente aplicáveis, para o país ou países da sua escolha, mediante pedido, as receitas excedentárias das somas dispendidas localmente. A conversão e remessa dessas receitas serão prontamente autorizadas, sem restrições nem imposições, à taxa de câmbio aplicável às transacções e remessas correntes na data de apresentação do primeiro pedido de remessa pela transportadora.
6. As companhias aéreas de cada Parte serão autorizadas a pagar as despesas realizadas localmente, incluindo a aquisição de combustível no território da outra Parte, em moeda local. As companhias aéreas de cada Parte poderão, ao seu critério, pagar essas despesas no território da outra Parte em moeda livremente convertível, de acordo com a regulamentação aplicável à moeda local.
7. Ao explorar ou oferecer serviços nos termos do Acordo, qualquer companhia aérea de uma Parte poderá celebrar acordos de cooperação comercial, nomeadamente no domínio da reserva de capacidade ou da partilha de códigos com:
- a. uma ou várias companhias aéreas das Partes;
 - b. uma ou várias companhias aéreas de um país terceiro; e
 - c. um fornecedor de serviços de transporte de superfície (terrestre ou marítimo) de qualquer país,

desde que: i) todos os participantes nos referidos acordos tenham poderes para o efeito e ii) os acordos satisfaçam as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas pelas Partes em matéria de exploração e oferta de transportes aéreos internacionais.

8. As companhias aéreas de cada Parte podem celebrar acordos relativos ao fornecimento de aeronaves com tripulação para a realização de transportes aéreos internacionais com:

- a. uma ou várias companhias aéreas das Partes; e
- b. uma ou várias companhias aéreas de um país terceiro,

desde que todos os participantes nesses acordos tenham poderes para o efeito e satisfaçam as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas pelas Partes nesse domínio. Nenhuma das Partes exigirá que uma companhia aérea de qualquer das Partes que fornece a aeronave seja titular de direitos de tráfego ao abrigo do presente Acordo para as rotas em que essa aeronave irá ser operada.

9. Sem prejuízo de qualquer outra disposição do presente Acordo, as companhias aéreas e os fornecedores indirectos de serviços de transporte de carga das Partes serão autorizados, sem restrições, a contratar quaisquer serviços de transporte de carga de superfície em ligação com o transporte aéreo internacional, de ou para quaisquer pontos situados no território das Partes ou de países terceiros, nomeadamente o transporte de e para todos os aeroportos que disponham de serviços alfandegários, incluindo, quando aplicável, o direito de transportar carga sob controlo aduaneiro, nos termos das disposições legislativas e regulamentares em vigor. Independentemente de ser transportada à superfície ou por via aérea, essa carga terá acesso às instalações e aos serviços aduaneiros do aeroporto. As companhias aéreas poderão optar por realizar o seu próprio transporte de superfície ou por prestar esse serviço através de acordos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície realizado por outras companhias aéreas e fornecedores indirectos de transportes aéreos de carga. Esses serviços de transporte intermodal de carga 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 sobre as características do transporte.

Artigo 10º

Direitos aduaneiros e taxas

1. À chegada ao território de uma Parte, as aeronaves utilizadas no transporte aéreo internacional pelas companhias aéreas da outra Parte, o seu equipamento normal, equipamento de terra, combustível, lubrificantes, consumíveis técnicos, peças sobressalentes (incluindo motores), provisões de bordo (nomeadamente alimentos e bebidas, incluindo bebidas alcoólicas, tabaco e demais produtos para venda ou consumo dos passageiros, em quantidades limitadas, durante o voo, mas não se limitando a estes) e outros artigos destinados ou usados exclusivamente durante a operação ou a manutenção da aeronave utilizada no transporte aéreo internacional estarão isentos, em condições de reciprocidade, de todas as restrições à importação, impostos sobre a propriedade e sobre o capital, direitos aduaneiros, impostos especiais de consumo e outros emolumentos e taxas equiparadas: a) cobrados pelas autoridades nacionais ou 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, imposições, 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 companhia aérea da outra Parte utilizada no transporte aéreo internacional, ainda que essas provisões se destinem a ser consumidas num troço da viagem efectuada 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 companhia aérea da outra Parte utilizada no transporte aéreo internacional;
 - c. os combustíveis, lubrificantes e consumíveis técnicos introduzidos ou fornecidos no território de uma Parte para serem usados numa aeronave de uma companhia aérea da outra Parte utilizada no transporte aéreo internacional, ainda que esses aprovisionamentos se destinem a ser usados num troço da viagem efectuada sobre o território da Parte em que foram embarcados; e
 - 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 companhia aérea da outra Parte utilizada no transporte aéreo internacional, ainda que esses fornecimentos se destinem a ser usados num troço da viagem efectuada sobre o território da Parte em que foram embarcados.
3. 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.
4. As isenções previstas no presente artigo também se aplicam aos casos em que as companhias aéreas de uma Parte tenham contratado com outra companhia 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.
5. As disposições do presente Acordo não impedem as Partes de aplicar impostos, imposições, direitos, emolumentos ou taxas sobre as mercadorias vendidas aos passageiros, que não as mercadorias destinadas a serem consumidas a bordo, num segmento de serviço aéreo entre dois pontos situados no seu território em que seja permitido o embarque ou desembarque.
6. Na eventualidade de dois ou mais Estados-Membros pretenderem deixar de aplicar, nos voos efectuados entre si, a isenção prevista na alínea b) do artigo 14º da Directiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de Outubro de 2003, ao combustível

fornecido às aeronaves das companhias aéreas dos EUA nos territórios desses Estados-Membros, a questão será submetida à apreciação do Comité Misto, nos termos do n.º 4, alínea e), do artigo 17º.

7. Uma Parte poderá solicitar a assistência da outra Parte, em nome das companhias aéreas estabelecidas no seu território, para obter uma isenção de impostos, direitos, taxas e emolumentos cobrados pelo Estado e pelos governos ou autoridades locais sobre as mercadorias especificadas nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, bem como das taxas sobre o combustível, nos casos descritos no presente artigo, excepto se essas taxas se basearem no custo da prestação do serviço. Em resposta a tal pedido, a outra Parte poderá submeter a posição da Parte requerente à apreciação do serviço ou autoridade governamental competente e exigir que essa posição seja devidamente tida em conta.

Artigo 11º

Taxas de utilização

1. As taxas de utilização eventualmente impostas pelas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança de cada Parte às companhias aéreas da outra Parte devem ser adequadas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e equitativamente repartidas entre categorias de utilizadores. Em qualquer caso, as condições de aplicação dessas taxas de utilização às companhias aéreas da outra Parte nunca poderão ser menos favoráveis que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra companhia aérea no momento da sua aplicação.
2. As taxas de utilização impostas às companhias aéreas da outra Parte poderão reflectir, mas não excederão, o custo total para as autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança, da oferta de instalações ou serviços aeroportuários, de protecção do ambiente aeroportuário, de navegação aérea ou de segurança da aviação adequados, no aeroporto ou no sistema de aeroportos. Tais taxas poderão incluir uma razoável rendibilidade do activo, depois de amortizações. As instalações e serviços aeroportuários pelos quais as taxas são cobradas serão oferecidos segundo o princípio da eficácia e da economia.
3. Cada Parte promoverá consultas entre as autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança no seu território e as companhias aéreas que utilizam essas instalações e serviços e incentivará as autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança e as companhias aéreas a trocarem as informações necessárias que permitam uma análise adequada da razoabilidade dessas taxas, de acordo com os princípios enunciados nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo. Cada Parte incitará as autoridades competentes em matéria de cobrança a informarem os utilizadores, 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.
4. Nos processos de resolução de litígios nos termos do artigo 18º, uma Parte só será considerada em situação de incumprimento de uma disposição do presente artigo se:
a) não proceder à revisão da taxa ou prática na origem da queixa da outra Parte num prazo razoável; ou b) na sequência dessa revisão, não adoptar todas as medidas ao

seu alcance para corrigir qualquer taxa ou prática inconsistente com o presente artigo.

Artigo 12º

Preços

1. Os preços dos serviços de transporte aéreo prestados nos termos do presente Acordo serão fixados livremente, não carecendo de aprovação, nem podendo ser exigida a sua notificação.
2. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do presente artigo:
 - a. A introdução ou manutenção de um preço proposto ou aplicado por uma companhia aérea dos EUA para um serviço de transporte aéreo internacional entre um ponto situado num Estado-Membro e um ponto situado noutro Estado-Membro obedecerá ao disposto no n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 2409/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, ou em qualquer regulamentação não mais restritiva que venha a suceder-lhe.
 - b. Nos termos da presente alínea, as companhias aéreas das Partes providenciarão o acesso imediato, mediante pedido, à informação sobre os preços históricos, existentes e propostos às autoridades responsáveis das Partes, de um modo e num formato aceite por essas autoridades.

Artigo 13º

Subsídios e apoio governamentais

1. As Partes reconhecem que os subsídios e apoio governamentais podem afectar negativamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência oferecidas às companhias aéreas que operam no mercado de transportes aéreos internacionais regulado pelo presente Acordo.
2. Se uma Parte considerar que um subsídio ou apoio governamentais, ainda em fase de apreciação ou já concedido pela outra Parte às companhias aéreas dessa outra Parte, poderá vir a afectar ou afecta negativamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência oferecidas às companhias aéreas da primeira Parte, pode apresentar as suas observações a essa Parte. Além disso, tem a possibilidade de apresentar um pedido de reunião do Comité Misto, conforme previsto no artigo 17º, para analisar o problema e desenvolver as respostas adequadas às preocupações consideradas legítimas.
3. Cada Parte poderá contactar as entidades governamentais responsáveis no território da outra Parte, incluindo as entidades estatais, regionais ou locais, se considerar que um subsídio ou apoio em fase de apreciação ou já concedido por essas entidades terá os efeitos negativos para a concorrência referidos no n.º 2. Se uma Parte decidir efectuar esse contacto directo informará rapidamente a outra Parte através dos canais diplomáticos. Tem ainda a possibilidade de solicitar uma reunião do Comité Misto.

4. As questões levantadas ao abrigo do presente artigo poderão incluir, nomeadamente, as injeções de capital, subvenções cruzadas, auxílios, garantias e tomadas de participação, bem como os desagravamentos ou isenções fiscais concedidas por quaisquer entidades governamentais.

Artigo 14º

Ambiente

1. As Partes reconhecem a importância da protecção ambiental aquando da definição e da implementação da política de aviação internacional. As Partes reconhecem que os custos e benefícios das medidas de protecção do ambiente devem ser submetidas a uma avaliação rigorosa no quadro do desenvolvimento da política de aviação internacional.
2. Se uma Parte ponderar a possibilidade de adopção das medidas ambientais propostas, avaliará as eventuais repercussões negativas dessas medidas no exercício dos direitos estabelecidos no presente Acordo e, se essas medidas forem adoptadas, envidará os esforços necessários para reduzir essas repercussões.
3. Quando forem estabelecidas medidas ambientais, serão cumpridas as normas ambientais aplicáveis à aviação adoptadas pela Organização da Aviação Civil Internacional nos anexos à Convenção, excepto no caso de terem sido notificadas diferenças. As Partes adoptarão todas as medidas ambientais aplicáveis aos serviços aéreos abrangidos pelo presente Acordo em conformidade com o artigo 2.º e com n.º 4 do artigo 3º do presente Acordo.
4. Se uma Parte considerar que uma questão relacionada com a protecção ambiental no sector da aviação suscita preocupações em termos da aplicação ou implementação do presente Acordo, poderá solicitar a realização de uma reunião do Comité Misto, conforme previsto no artigo 17º, para analisar a questão e desenvolver as respostas adequadas às preocupações consideradas legítimas.

Artigo 15º

Defesa do consumidor

As Partes insistem na importância da defesa do consumidor. Cada Parte poderá solicitar uma reunião do Comité Misto para debater quaisquer matérias relacionadas com a defesa do consumidor que a Parte requerente considere pertinentes.

Artigo 16º

Sistemas informatizados de reservas

1. Os agentes de vendas de sistemas informatizados de reservas (SIR) que operam no território de uma Parte serão autorizados a introduzir, manter e colocar livremente os seus SIR à disposição das agências de viagens ou dos operadores turísticos cuja actividade 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 não imporão nem autorizarão a aplicação, no seu território, aos agentes de vendas de SIR da outra Parte, de condições mais rigorosas do que as impostas aos seus próprios agentes de vendas em matéria de dispositivos de apresentação de dados (incluindo parâmetros de edição e visualização), operações, práticas, vendas ou propriedade do SIR.
3. Os proprietários/operadores de SIR de uma Parte que satisfaçam os eventuais requisitos regulamentares pertinentes da outra Parte gozarão dos mesmos direitos que os proprietários/operadores dessa Parte no que respeita à propriedade de SIR no território da outra Parte.

Artigo 17º

Comité Misto

1. O Comité Misto, composto pelos representantes das Partes, reunirá pelo menos uma vez por ano para efectuar consultas relacionadas com o presente Acordo e analisar a sua aplicação.
2. As Partes também poderão solicitar uma reunião do Comité Misto para resolver questões relacionadas com a interpretação ou com a aplicação do presente Acordo. Contudo, nos termos do disposto no artigo 19º ou no Anexo 2, o Comité Misto apenas poderá debater as matérias relacionadas com a recusa, por ambos os participantes, de implementar compromissos assumidos ou com os efeitos das decisões de concorrência sobre a aplicação do Acordo. Essa reunião terá lugar no mais breve prazo possível e, salvo acordo em contrário, o mais tardar 60 dias a contar da data de recepção do pedido de reunião.
3. O Comité Misto examinará, o mais tardar na sua primeira reunião anual e, ulteriormente, em função das necessidades, a aplicação geral do Acordo, designadamente os eventuais efeitos dos condicionalismos da infra-estrutura aeronáutica sobre o exercício dos direitos previstos no artigo 3º, as consequências das medidas de segurança adoptadas nos termos do artigo 8º, os efeitos nas condições de concorrência, incluindo em matéria de sistemas informatizados de reservas, e ainda o eventual impacto social da aplicação do Acordo.
4. O Comité Misto também desenvolverá a cooperação:
 - a. encorajando o intercâmbio de peritos sobre novas iniciativas e desenvolvimentos legislativos ou regulamentares, nomeadamente no domínio da segurança (intrínseca e extrínseca), ambiente, infra-estrutura aeronáutica (incluindo faixas horárias) e da defesa do consumidor;
 - b. tendo em conta os efeitos sociais do Acordo, tal como aplicado, 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;

- d. mantendo um inventário das questões relacionadas com subsídios ou apoios governamentais levantadas por qualquer das Partes no Comité Misto;
 - e. adoptando decisões, numa base consensual, sobre quaisquer matérias decorrentes da aplicação do n.º 6 do artigo 10º.
5. O Comité Misto funcionará na base do consenso.

Artigo 18º

Arbitragem

1. Qualquer diferendo sobre a aplicação ou interpretação do presente acordo, à excepção das questões suscitadas pelo artigo 19º ou pelo Anexo 2, que não seja resolvido em reunião do Comité Misto poderá, mediante acordo entre as Partes, ser submetido à apreciação de uma terceira pessoa ou organismo para decisão. Na ausência de acordo entre as Partes, o diferendo será, a pedido de cada uma das Partes, submetido a arbitragem, em conformidade com os procedimentos abaixo indicados.
2. Salvo acordo em contrário das Partes, a arbitragem caberá a um tribunal de três árbitros, que será constituído da seguinte forma:
 - a. No prazo de 20 dias a contar da recepção do pedido de arbitragem, cada Parte nomeará um árbitro. No prazo de 45 dias a contar da nomeação dos dois árbitros, estes chegarão a acordo sobre a nomeação de um terceiro árbitro, que desempenhará as funções de presidente do tribunal.
 - b. Se qualquer das Partes não nomear um árbitro, ou se a nomeação do terceiro árbitro não obedecer ao disposto na alínea a) do presente número, cada Parte poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que nomeie o árbitro ou árbitros necessários no prazo de 30 dias a contar da recepção do correspondente pedido. Se o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional for nacional dos Estados Unidos ou de um Estado-Membro, a nomeação caberá ao mais antigo dos Vice-presidentes do referido Conselho que não satisfaça a condição da nacionalidade.
3. Salvo acordo em contrário, caberá ao tribunal determinar os limites da sua jurisdição em conformidade com o presente Acordo e estabelecer as suas próprias regras processuais. Uma vez constituído, o tribunal poderá, a pedido de uma Parte, solicitar à outra Parte que adopte medidas cautelares enquanto aguarda a decisão final do tribunal. Sob orientação do tribunal ou a pedido de qualquer uma das Partes, será realizada uma reunião, no prazo máximo de 15 dias a contar da data de formação completa do tribunal, para definir as matérias concretas a submeter a arbitrio e os procedimentos específicos a adoptar.
4. Salvo acordo em contrário ou decisão do tribunal:
 - a. As alegações iniciais serão apresentadas no prazo de 30 dias a contar da data de constituição plena do tribunal, devendo as alegações de defesa ser apresentadas

nos 40 dias seguintes. Qualquer resposta do requerente será apresentada no prazo de 15 dias a contar da data de apresentação da contestação. Qualquer resposta do requerido será apresentada no prazo de 15 dias.

- b. O tribunal realizará uma audiência a pedido de qualquer das Partes ou por sua própria iniciativa no prazo de 15 dias a contar da apresentação da última resposta.
5. O tribunal fará o possível para proferir uma decisão por escrito no prazo de 30 dias a contar da conclusão das audiências ou, na ausência de qualquer audiência, no prazo de 30 dias a contar da apresentação da última resposta. As decisões do tribunal serão tomadas por maioria.
6. As Partes poderão pedir esclarecimentos sobre a decisão nos 10 dias que se seguem à data em que foi proferida e os eventuais esclarecimentos serão prestados no prazo de 15 dias a contar da data de apresentação do pedido.
7. Se o tribunal declarar verificado o incumprimento do presente Acordo e a Parte responsável não solucionar o problema ou não chegar a acordo com a outra Parte sobre uma solução mutuamente satisfatória no prazo de 40 dias a contar da notificação da decisão do tribunal, a outra Parte poderá suspender a concessão de benefícios comparáveis que decorram da aplicação do presente Acordo até que as Partes cheguem a consenso sobre uma solução para o diferendo. O disposto no presente número não será interpretado como uma restrição ao direito de as Partes tomarem medidas proporcionais em conformidade com o direito internacional.
8. As despesas do tribunal, incluindo as custas e honorários dos árbitros, serão equitativamente repartidas pelas Partes. Quaisquer despesas realizadas pelo Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional ou por qualquer um dos Vice-Presidentes relacionadas com os procedimentos previstos no n.º 2, alínea b), do presente artigo, serão consideradas despesas do tribunal.

Artigo 19º

Concorrência

1. As Partes reconhecem a importância da concorrência entre companhias aéreas no mercado transatlântico para a promoção dos objectivos do presente Acordo e confirmam que aplicarão os respectivos regimes de concorrência para proteger e reforçar a concorrência em geral e não para beneficiar concorrentes particulares.
2. As Partes reconhecem que podem surgir diferenças na aplicação dos respectivos regimes de concorrência, susceptíveis de afectar o mercado transatlântico da aviação internacional, e que, se essas diferenças forem reduzidas ao mínimo, poderá ser incrementada a concorrência entre companhias aéreas no mercado.
3. As Partes reconhecem que, além de contribuir para promover a concorrência nos mercados, a cooperação entre as respectivas autoridades da concorrência apresenta a vantagem de promover soluções regulamentares compatíveis e de reduzir as diferenças de abordagem na análise das questões da concorrência colocadas pelos acordos entre transportadoras aéreas. Consequentemente, as Partes aprofundarão esta

cooperação o mais possível, tendo em conta as várias responsabilidades, competências e procedimentos das autoridades, nos termos do Anexo 2.

4. O Comité Misto será informado dos resultados da cooperação, numa base anual, conforme previsto no Anexo 2.

Artigo 20º

Segunda fase das negociações

As Partes partilham o objectivo de continuar a abrir o acesso aos mercados e a maximizar as vantagens para os consumidores, companhias aéreas, trabalhadores e comunidade de ambos os lados do Atlântico. Para dar continuidade a este processo, as Partes elaborarão um programa de trabalhos, que compreenderá as questões de interesse prioritário para cada Parte. As Partes darão início às negociações o mais tardar 60 dias a contar da data de aplicação provisória do presente Acordo, com vista a atingir rapidamente a fase seguinte.

Artigo 21º

Relação com outros acordos

1. Durante o período de aplicação provisória previsto no artigo 24º do presente Acordo, os acordos bilaterais mencionados na Secção 1 do Anexo 1 ficarão suspensos, excepto na medida prevista na Secção 2 do Anexo 1.
2. Conforme previsto no artigo 25º do presente Acordo, aquando da sua entrada em vigor, o presente Acordo substitui os acordos bilaterais enumerados na Secção 1 do Anexo 1, excepto na medida prevista na Secção 2 do Anexo 1.
3. 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 avaliará a necessidade de revisão do presente Acordo, de modo a ter em conta esses desenvolvimentos.

Artigo 22º

Denúncia

Qualquer das Partes poderá, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte, através dos canais diplomáticos, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação será paralelamente enviada à Organização da Aviação Civil Internacional. O presente Acordo chegará ao seu termo às 00.00 horas GMT do final da temporada de tráfego da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA), em curso um ano a contar da data de notificação escrita da denúncia, salvo se essa notificação for retirada por acordo das Partes antes de terminado esse período.

Artigo 23º

Registo junto da Organização da Aviação Civil Internacional

O presente Acordo e todas as suas alterações serão registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 24º

Aplicação provisória

Na pendência da sua entrada em vigor em conformidade com o artigo 25º:

1. As Partes acordam em aplicar o presente Acordo a partir de [A].
2. Qualquer uma das Partes poderá, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte, através dos canais diplomáticos, da sua decisão de deixar de aplicar o presente Acordo. Nesse caso, a aplicação cessará às 00.00 horas GMT do final da temporada de tráfego da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA), em curso um ano a contar da data da notificação escrita de denúncia, salvo se essa notificação for retirada por acordo das Partes antes de terminado esse período.

Artigo 25º

Entrada em vigor

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, os Estados Unidos entregarão à Comunidade Europeia a nota diplomática dirigida à Comunidade Europeia e aos seus Estados-Membros e a Comunidade Europeia entregará aos Estados Unidos a nota ou notas diplomáticas da Comunidade Europeia e dos seus Estados-Membros. A nota ou notas diplomáticas da Comunidade Europeia e dos seus Estados-Membros incluirão as comunicações de cada Estado-Membro confirmando 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 [...], aos [...] de [...] de [...], em dois exemplares, nas línguas alemã, checa, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa e sueca. Em caso de divergência, o texto em língua inglesa prevalece sobre os textos noutras línguas.

PELOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

PELA REPÚBLICA DA ÁUSTRIA

PELO REINO DA BÉLGICA

PELA REPÚBLICA DE CHIPRE

PELA REPÚBLICA CHECA
PELO REINO DA DINAMARCA
PELA REPÚBLICA DA ESTÓNIA
PELA REPÚBLICA DA FINLÂNDIA
PELA REPÚBLICA FRANCESA
PELA REPÚBLICA FEDERAL DA ALEMANHA
PELA REPÚBLICA HELÉNICA
PELA REPÚBLICA DA HUNGRIA
PELA IRLANDA
PELA REPÚBLICA ITALIANA
PELA REPÚBLICA DA LETÓNIA
PELA REPÚBLICA DA LITUÂNIA
PELO GRÃO-DUCADO DO LUXEMBURGO
PELA REPÚBLICA DE MALTA
PELO REINO DOS PAÍSES BAIXOS
PELA REPÚBLICA DA POLÓNIA
PELA REPÚBLICA PORTUGUESA
PELA REPÚBLICA ESLOVACA
PELA REPÚBLICA DA ESLOVÉNIA
PELO REINO ESPANHA
PELO REINO DA SUÉCIA
PELO REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA E IRLANDA DO NORTE
PELA COMUNIDADE EUROPEIA

ANEXO 1

Secção 1

Conforme previsto no artigo 21º do presente Acordo, os acordos bilaterais de transporte aéreo mencionados abaixo, celebrados entre os Estados Unidos e os Estados-Membros, ficarão suspensos ou serão substituídos pelo presente Acordo:

- a. República da Áustria: Acordo de serviços aéreos assinado em Viena em 16 de Março de 1989, com a redacção que lhe foi dada em 14 de Junho de 1995.
- b. Reino da Bélgica: Acordo de transporte aéreo sob forma de troca de notas, assinado em Washington em 23 de Outubro de 1980, com a redacção que lhe foi dada em 22 de Setembro e 12 de Novembro de 1986 e em 5 de Novembro de 1993 e 12 de Janeiro de 1994.

(alteração concluída em 5 de Setembro de 1995 (aplicado a título provisório).)

- c. República Checa: Acordo de transporte aéreo assinado em Praga em 10 de Setembro de 1996, com a redacção que lhe foi dada em 4 de Junho de 2001 e em 14 de Fevereiro de 2002.
- d. Reino da Dinamarca: Acordo relativo a serviços de transporte aéreo sob forma de troca de notas, assinado em Washington em 16 de Dezembro de 1944, com a redacção que lhe foi dada em 6 de Agosto de 1954 e em 16 de Junho de 1995.
- e. República da Finlândia: Acordo de transporte aéreo assinado em Helsínquia em 29 de Março de 1949 e Protocolo conexo assinado em 12 de Maio de 1980; Acordo que altera o Acordo de 1949 e o Protocolo de 1980 celebrado em 9 de Junho de 1995.
- f. República Francesa: Acordo de transporte aéreo assinado em Washington em 18 de Junho de 1998, com a redacção que lhe foi dada em 10 de Outubro de 2000 e em 22 de Janeiro de 2002.
- g. República Federal da Alemanha: Acordo de transporte aéreo e troca de notas assinados em Washington em 7 de Julho de 1955, com a redacção que lhes foi dada em 25 de Abril de 1989.

(Protocolo conexo celebrado em 1 de Novembro de 1978, Acordo conexo celebrado em 24 de Maio de 1994, Protocolo que altera o Acordo de 1955 celebrado em 23 de Maio de 1996; Acordo que altera o Protocolo de 1996 celebrado em 10 de Outubro de 2000 (todos aplicados a título provisório).)

- h. República Helénica: Acordo de transporte aéreo assinado em Atenas em 31 de Julho de 1991, prorrogado até 31 de Julho de 2006 sob forma de troca de notas de 19 e 25 de Julho de 2005.
- i. República da Hungria: Acordo de transporte aéreo e memorando de entendimento assinados em Budapeste em 12 de Julho de 1989, prorrogados

até 12 de Julho de 2006 sob forma de troca de notas de 12 de Julho e de 7 de Novembro de 2005.

- j. Irlanda: Acordo relativo a serviços de transporte aéreo sob forma de troca de notas, assinado em Washington em 3 de Fevereiro de 1945, com a redacção que lhe foi dada em 25 de Janeiro de 1988 e 29 de Setembro de 1989 e em 25 de Julho e 6 de Setembro de 1990.

(Memorando de consultas assinado em Washington em 28 de Outubro de 1993 (aplicado a título provisório).)

- k. República Italiana: Acordo de transporte aéreo, memorando e troca de notas, assinados em Roma em 22 de Junho de 1970, com a redacção que lhes foi dada em 25 de Outubro de 1988 e memorando de entendimento conexo (MOU) assinado em 27 de Setembro de 1990; alteração do Acordo de 1970 e do MOU de 1990 concluída em 22 de Novembro e 23 de Dezembro de 1991; alteração do Acordo de 1970 e do MOU de 1990 concluída em 30 de Maio e 21 de Outubro de 1997; Acordo complementar ao Acordo de 1970 celebrado em 30 de Dezembro de 1998 e em 2 de Fevereiro de 1999.

(Protocolo de alteração do Acordo de 1970 concluído em 6 de Dezembro de 1999 (aplicado a título provisório).)

- l. Grão-Ducado do Luxemburgo: Acordo de transporte aéreo assinado no Luxemburgo em 19 de Agosto de 1986; com a redacção que lhe foi dada em 6 de Junho de 1995 e em 13 e 21 de Julho de 1998.
- m. República de Malta: Acordo de transporte aéreo assinado em Washington em 12 de Outubro de 2000.
- n. Reino dos Países Baixos: Acordo de transporte aéreo assinado em Washington em 3 de Abril de 1957; Protocolo de alteração do Acordo de 1957 concluído em 31 de Março de 1978; alteração do Protocolo de 1978 concluída em 11 de Junho de 1986; alteração do Acordo de 1957 concluída em 13 de Outubro e 22 de Dezembro de 1987; alteração do Acordo de 1957 concluída em 29 de Janeiro e 13 de Março de 1992; alteração do Acordo de 1957 e do Protocolo de 1978 concluída em 14 de Outubro de 1992.
- o. República da Polónia: Acordo de transporte aéreo assinado em Varsóvia em 16 de Junho de 2001.
- p. República Portuguesa: Acordo de transporte aéreo assinado em Lisboa em 30 de Maio de 2000.
- q. República Eslovaca: Acordo de transporte aéreo assinado em Bratislava em 22 de Janeiro de 2001.
- r. Reino de Espanha: Acordo de transporte aéreo assinado em Madrid em 20 de Fevereiro de 1973; Acordo conexo de 20 de Fevereiro, 31 de Março e 7 de Abril de 1987, alteração do Acordo de 1973 concluída em 31 de Maio de 1989, alteração do Acordo de 1973 concluída em 27 de Novembro de 1991.

- s. Reino da Suécia: Acordo relativo a serviços de transporte aéreo sob forma de troca de notas, assinado em Washington em 16 de Dezembro de 1944, com a redacção que lhe foi dada em 6 de Agosto de 1954 e em 16 de Junho de 1995.
- t. Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte: Acordo de serviços aéreos e troca de cartas assinados nas Bermudas em 23 de Julho de 1977; Acordo relativo às tarifas aéreas aplicáveis no Atlântico Norte celebrado em 17 de Março de 1978; Acordo de alteração do Acordo de 1977 celebrado em 25 de Abril de 1978; Acordo que altera e prorroga o Acordo de 1978 relativo às tarifas aéreas aplicáveis no Atlântico Norte celebrado em 2 e 9 de Novembro de 1978; Acordo que altera o Acordo de 1977 celebrado em 4 de Dezembro de 1980; Acordo que altera o Acordo de 1977 celebrado em 20 de Fevereiro de 1985; Acordo que altera o artigo 7º, o Anexo 2 e o Anexo 5 do Acordo de 1977 celebrado em 25 de Maio de 1989; Acordo relativo às alterações ao Acordo de 1977, à conclusão da arbitragem US/UK respeitante às taxas de utilização do Aeroporto de Heathrow e ao pedido de arbitragem apresentado pelo Reino Unido na sua nota diplomática n.º 87 de 13 de Outubro de 1993 e decisão sobre as matérias na origem dos referidos processos, de 11 de Março de 1994; Acordo que altera o Acordo de 1977 celebrado em 27 de Março de 1997.

(Disposições, aplicadas a título provisório, contidas no memorando de consultas de 11 de Setembro de 1986; disposições contidas na troca de cartas de 27 de Julho de 1990; disposições contidas no memorando de consultas de 11 de Março de 1991; disposições contidas na troca de cartas de 6 de Outubro de 1994; disposições contidas no memorando de consultas de 5 de Junho de 1995; disposições contidas na troca de cartas de 31 de Março e de 3 de Abril de 2000 (todas aplicadas a título provisório).)

Secção 2

Sem prejuízo do disposto na Secção 1 do presente Anexo, no caso das zonas não abrangidas pela definição de “território” constante do artigo 1º do presente Acordo, os acordos mencionados nas alíneas d) (Dinamarca-Estados Unidos), f) (França-Estados Unidos) e t) (Reino Unido-Estados Unidos) da referida secção continuarão a ser aplicados nos termos em que foram celebrados.

Secção 3

Sem prejuízo do disposto no artigo 3º do presente Acordo, as companhias aéreas dos Estados Unidos não serão autorizadas a prestar serviços de transporte de carga que não façam parte de um serviço de ligação aos Estados Unidos, com destino ou partida de pontos situados nos Estados-Membros, excepto serviços com destino ou partida de pontos situados na República Checa, República Francesa, República Federal da Alemanha, Grão-Ducado do Luxemburgo, República de Malta, República da Polónia, República Portuguesa e República Eslovaca.

Secção 4

Sem prejuízo do disposto no presente Acordo, a presente Secção aplica-se ao transporte aéreo combinado regular e não regular (charter) realizado entre a Irlanda e os Estados Unidos a partir do início da temporada de Inverno IATA de 2006/2007 até ao final da temporada de Inverno IATA de 2007/2008.

- a.
 - i) As companhias aéreas dos Estados Unidos e da Comunidade podem operar 3 voos directos entre os Estados Unidos e Dublin por cada voo directo operado entre os Estados Unidos e Shannon. O direito a operar voos directos para Dublin será fixado com base na média das operações realizadas ao longo de todo o período transitório de três temporadas. Os voos para Dublin ou Shannon serão considerados directos se o primeiro ponto de entrada ou o último ponto de partida forem na Irlanda.
 - ii) A obrigação de operar para Shannon, imposta na subalínea (i) da alínea a) da presente secção, cessará se a companhia aérea der início a serviços combinados regulares ou não regulares entre Dublin e os Estados Unidos, em ambas as direcções e não efectuar pelo menos um voo directo para Shannon por cada três voos directos para Dublin, de acordo com uma média calculada sobre o período de transição.
- b. No caso dos serviços entre os Estados Unidos e a Irlanda, as companhias aéreas comunitárias apenas podem operar para Boston, Nova Iorque, Chicago e Los Angeles e para 3 outros pontos situados nos Estados Unidos, os quais serão comunicados aos Estados Unidos logo que escolhidos ou em caso de alteração. Estes serviços podem ser prestados via pontos intermédios situados noutros Estados-Membros ou em países terceiros.
- c. A partilha de códigos entre a Irlanda e os Estados Unidos só será autorizada via outros pontos situados na Comunidade Europeia. Os outros acordos de partilha de códigos serão considerados na base da cortesia e da reciprocidade.

ANEXO 2

relativo à

cooperação em matéria de concorrência no sector do transporte aéreo

Artigo 1º

A cooperação prevista no presente Anexo será implementada pelo Ministério dos Transportes dos Estados Unidos da América e pela Comissão das Comunidades Europeias (a seguir designados por "os Participantes"), de acordo com as suas competências respectivas para tratar das questões da concorrência no sector do transporte aéreo entre os Estados Unidos e a Comunidade Europeia.

Artigo 2º

Objectivo

Essa cooperação tem os objectivos seguintes:

1. Reforçar a compreensão mútua da aplicação, pelos Participantes, da legislação, procedimentos e práticas nos termos dos respectivos regimes de concorrência, de modo a estimular a concorrência no sector do transporte aéreo;
2. Facilitar o entendimento, entre os Participantes, do impacto dos desenvolvimentos no sector do transporte aéreo sobre a concorrência no mercado internacional da aviação; e
3. Reduzir os eventuais conflitos resultantes da aplicação, pelos Participantes, dos respectivos regimes de concorrência aos acordos e outros dispositivos de cooperação que afectam o mercado transatlântico;
4. Promover a adopção de abordagens regulamentares compatíveis relativamente aos acordos e outros dispositivos de cooperação através de uma melhor compreensão dos métodos, técnicas de análise - incluindo a definição dos mercados pertinentes e o estudo dos efeitos na concorrência - bem como das soluções usadas pelos Participantes nas suas análises independentes das questões da concorrência.

Artigo 3º

Definições

Para efeitos do presente anexo, por "regime de concorrência" entende-se as disposições legislativas, procedimentos e práticas que regulam o exercício das funções dos Participantes no que se refere à revisão dos acordos e demais dispositivos de cooperação entre companhias aéreas no mercado internacional. No caso da Comunidade Europeia, a expressão inclui, embora não se limitando a estes, os artigos 81º, 82º e 85º do Tratado que institui a Comunidade Europeia e os seus regulamentos de aplicação nos termos do referido Tratado, bem como as suas alterações. No caso do Ministério dos Transportes dos EUA, a expressão

inclui, embora não se limitando a estas, as secções 41308, 41309 e 41720 do Título 49 do Código dos Estados Unidos e os regulamentos de aplicação e jurisprudência adoptados nos seus termos.

Artigo 4º

Áreas de cooperação

Sem prejuízo das classificações previstas nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 5º, a cooperação entre Participantes compreende os seguintes aspectos:

- (1) A realização de reuniões dos representantes dos Participantes, incluindo peritos em matéria de concorrência, em princípio numa base semestral, para debater os desenvolvimentos no sector do transporte aéreo, questões de comum interesse no domínio da política de concorrência e abordagens analíticas da aplicação do direito da concorrência à aviação internacional, particularmente no mercado transatlântico. Estes debates poderão conduzir a um melhor entendimento das abordagens adoptadas por cada um dos Participantes em matéria de concorrência, incluindo as semelhanças existentes, bem como a uma maior compatibilidade de abordagens, designadamente no que se refere aos acordos entre transportadoras aéreas.
- (2) A realização de consultas, em qualquer momento, entre os Participantes, por mútuo acordo ou a pedido de qualquer um dos Participantes, para debater qualquer assunto relacionado com o presente Anexo, incluindo casos concretos.
- (3) O convite, ao critério de cada Participante, de representantes de outras autoridades governamentais para participar, consoante os casos, nas reuniões ou consultas realizadas nos termos dos n.ºs 1 ou 2 anteriores.
- (4) A notificação em tempo útil dos procedimentos ou questões mencionadas abaixo que, no parecer do Participante que efectua a notificação, possam ter importantes repercussões nos interesses do outro Participante em matéria de concorrência:
 - a. No que se refere ao Ministério dos Transportes dos EUA: (i) procedimentos de análise dos pedidos de aprovação de acordos e outros dispositivos de cooperação entre companhias aéreas no domínio do transporte aéreo internacional, nomeadamente no que respeita à não aplicação da legislação anti-trust às companhias aéreas constituídas segundo o direito dos Estados Unidos e da Comunidade Europeia e (ii) recepção pelo Ministério dos Transportes dos EUA de um acordo de empresa comum nos termos da secção 41720 do título 49 do Código dos Estados Unidos; e
 - b. No que se refere à Comissão das Comunidades Europeias: (i) procedimentos de análise dos acordos e outros dispositivos de cooperação entre companhias aéreas no domínio do transporte aéreo internacional, nomeadamente o estabelecimento de alianças e outros dispositivos de cooperação entre companhias aéreas constituídas segundo o direito dos Estados Unidos e da Comunidade Europeia e (ii) consideração das isenções individuais ou por categoria concedidas pelo direito comunitário da concorrência.

- (5) A comunicação da disponibilidade, e das condições que regulam essa disponibilidade, de informações e de dados notificados a um Participante, em formato electrónico ou outro que, de acordo com a apreciação desse Participante, possam ter importantes repercussões nos interesses do outro Participante em matéria de concorrência; e
- (6) A notificação de outras actividades relacionadas com a política de concorrência no sector do transporte aéreo, que sejam consideradas adequadas pelo Participante que efectua a sua notificação.

Artigo 5º

Utilização e revelação de informações

- (1) Sem prejuízo de quaisquer outras disposições do presente Anexo, os Participantes não trocarão informações se a sua revelação ao Participante que as solicita:
 - a. for proibida pela legislação, regulamentação ou práticas do Participante que detém essa informação; ou
 - b. for incompatível com interesses importantes do Participante que detém a informação.
- (2) Cada Participante protegerá o mais possível a confidencialidade das informações que lhe são comunicadas sob sigilo pelo outro Participante ao abrigo do presente Anexo e negará qualquer pedido de revelação dessas informações a terceiros não autorizados pelo Participante que as comunicou. Cada Participante compromete-se a notificar o outro Participante sempre que quaisquer informações que pretendam trocar no âmbito de debates ou por qualquer outra forma devam ser divulgadas no âmbito de um processo público.
- (3) Quando, nos termos do disposto no presente Anexo, um Participante prestar informações confidenciais ao outro Participante, para cumprimento dos objectivos especificados no artigo 2º, essas informações só serão utilizadas pelo Participante que as recebe para atingir esse objectivo.

Artigo 6º

Aplicação

- 1) Cada Participante designará um representante responsável pela coordenação das actividades reguladas pelo presente Anexo.
- 2) O presente Anexo e todas as actividades desenvolvidas pelos Participantes a título do mesmo
 - a. só serão implementados se forem coerentes com a legislação, regulamentação e práticas aplicáveis ao referido Participante; e

- b. serão implementados sem prejuízo do Acordo entre as Comunidades Europeias e o Governo dos Estados Unidos da América sobre a aplicação do direito da concorrência.