

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Decreto do Presidente da República n.º 91/2011

de 13 de Dezembro

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *b*), da Constituição, o seguinte:

É ratificado o Protocolo de Alteração do Acordo de Transporte Aéreo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia e os Seus Estados Membros, assinado em 25 e 30 de Abril de 2007, assinado no Luxemburgo em 24 de Junho de 2010, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 150/2011, em 4 de Novembro de 2011.

Assinado em 29 de Novembro de 2011.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 5 de Dezembro de 2011.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 150/2011

APROVA O PROTOCOLO DE ALTERAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E A COMUNIDADE EUROPEIA E OS SEUS ESTADOS MEMBROS, ASSINADO EM 25 E 30 DE ABRIL DE 2007, ASSINADO NO LUXEMBURGO EM 24 DE JUNHO DE 2010.

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea *i*) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Protocolo de Alteração do Acordo de Transporte Aéreo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia e os Seus Estados Membros, assinado em 25 e 30 de Abril de 2007, assinado no Luxemburgo em 24 de Junho de 2010, cujo texto, na versão autenticada em língua portuguesa, se publica em anexo.

Aprovada em 4 de Novembro de 2011.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

PROTOCOLO DE ALTERAÇÃO DO ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E A COMUNIDADE EUROPEIA E OS SEUS ESTADOS MEMBROS, ASSINADO EM 25 E 30 DE ABRIL DE 2007.

Os Estados Unidos da América (a seguir designados «Estados Unidos»), por um lado, e o Reino da Bélgica, a República da Bulgária, a República Checa, o Reino da Dinamarca, a República Federal da Alemanha, a República da Estónia, a Irlanda, a República Helénica, o Reino de Espanha, a República Francesa, a República Italiana, a República de Chipre, a República da Letónia, a República da Lituânia, o Grão-Ducado do Luxemburgo, a República da Hungria, Malta, o Reino dos Países Baixos, a República da Áustria, a República da Polónia, a República Portuguesa, a Roménia, a República da Eslovénia, a República Eslovaca, a República da Finlândia, o Reino da Suécia, o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, Partes no Tratado da União Europeia

e no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e Estados Membros da União Europeia (a seguir designados «Estados membros»), e a União Europeia, por outro:

Tencionando tirar partido do quadro estabelecido pelo Acordo de Transporte Aéreo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia e os Seus Estados Membros, assinado em 25 e 30 de Abril de 2007 (a seguir designado «Acordo»), de modo a abrir o acesso aos mercados e a maximizar as vantagens para os consumidores, companhias aéreas, trabalhadores e comunidades de ambos os lados do Atlântico;

Em cumprimento do mandato, previsto no artigo 21.º do Acordo, de negociação rápida da 2.ª fase do Acordo, que promove este objectivo;

Reconhecendo que a União Europeia se substituiu e sucedeu à Comunidade Europeia em consequência da entrada em vigor, em 1 de Dezembro de 2009, do Tratado de Lisboa, que altera o Tratado da União Europeia e o Tratado que institui a Comunidade Europeia, e que, a partir dessa data, todos os direitos e obrigações da Comunidade Europeia no Acordo, e todas as suas referências a esta, são aplicáveis à União Europeia;

acordaram em alterar o Acordo do seguinte modo:

Artigo 1.º

Definições

O artigo 1.º do Acordo é alterado do seguinte modo: 1 — Após o n.º 2, é inserida a seguinte nova definição:

«2-A — ‘Decisão relativa à nacionalidade’, a conclusão de que uma transportadora aérea que propõe explorar serviços no âmbito do presente Acordo satisfaz os requisitos do artigo 4.º no que respeita à propriedade, controlo efectivo e local de estabelecimento principal;»

2 — Após o n.º 3, é inserida a seguinte nova definição:

«3-A — ‘Decisão relativa à capacidade’, a conclusão de que uma transportadora aérea que propõe explorar serviços no âmbito do presente Acordo possui capacidade financeira satisfatória e experiência de gestão adequada para explorar tais serviços e está disposta a cumprir as disposições legislativas e regulamentares, bem como os requisitos, que regulam a exploração dos mesmos serviços;»

Artigo 2.º

Reconhecimento recíproco das decisões reguladoras relativas à capacidade e nacionalidade das companhias aéreas

Após o artigo 6.º, é inserido o seguinte novo artigo 6.º-A:

«Artigo 6.º-A

Reconhecimento recíproco das decisões reguladoras relativas à capacidade e nacionalidade das companhias aéreas

1 — Após recepção de um pedido de autorização de exploração de uma transportadora aérea de uma Parte, nos termos do artigo 4.º, as autoridades aeronáuticas da outra Parte reconhecem a decisão relativa à capacidade e ou nacionalidade dessa transportadora aérea tomada pelas autoridades aeronáuticas da primeira Parte, como se tal decisão tivesse sido tomada pelas suas pró-

prias autoridades aeronáuticas, e não investigam mais o assunto, excepto nos casos previstos na alínea a):

a) Se, após recepção de um pedido de autorização de exploração de uma transportadora aérea, ou após a concessão dessa autorização, as autoridades aeronáuticas da Parte receptora tiverem uma razão específica para recear que, não obstante a decisão tomada pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte, as condições previstas no artigo 4.º do presente Acordo para a concessão das autorizações ou licenças adequadas não foram cumpridas, devem informar rapidamente as referidas autoridades, justificando os seus receios. Nesse caso, cada Parte pode pedir a realização de consultas, que devem incluir representantes das autoridades aeronáuticas competentes, e ou informações suplementares pertinentes para o efeito, devendo tais pedidos ser satisfeitos o mais rapidamente possível. Se o assunto continuar por resolver, cada uma das Partes pode recorrer ao Comité Misto;

b) O presente artigo não é aplicável a decisões relativas a certificados ou licenças de segurança, medidas de segurança, ou cobertura de seguro.

2 — Cada Parte informa a outra previamente, sempre que tal for exequível, ou, caso contrário, o mais rapidamente possível ulteriormente, por intermédio do Comité Misto, de eventuais alterações substanciais dos critérios que aplica para tomar as decisões a que se refere o n.º 1. Se a Parte receptora solicitar a realização de consultas sobre uma eventual alteração, estas realizam-se no âmbito do Comité Misto, no prazo de 30 dias a contar do pedido, salvo decisão em contrário das Partes. Se, após tais consultas, a Parte receptora considerar que os critérios revistos da outra Parte não seriam satisfatórios para o reconhecimento recíproco das decisões reguladoras, a Parte receptora pode informar a outra Parte da suspensão do n.º 1. Esta suspensão pode, a qualquer momento, ser retirada pela Parte receptora. O Comité Misto é informado desse facto.»

Artigo 3.º

Ambiente

O artigo 15.º do Acordo é suprimido na íntegra e passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 15.º

Ambiente

1 — As Partes reconhecem a importância da protecção ambiental na definição e aplicação da política de aviação internacional, ponderando cuidadosamente os custos e benefícios das medidas de protecção do ambiente na definição de tal política e propondo conjuntamente, se for caso disso, soluções eficazes à escala mundial. Neste contexto, as Partes tencionam cooperar para limitar ou reduzir, de forma economicamente razoável, o impacto da aviação internacional no ambiente.

2 — Se uma Parte ponderar a possibilidade de adopção das medidas ambientais propostas a nível regional, nacional ou local, deveria avaliar as suas eventuais repercussões negativas no exercício dos direitos estabelecidos no presente Acordo e, se tais medidas forem adoptadas, deveria envidar os esforços necessários para reduzir essas repercussões. A pedido de uma Parte, a outra Parte deve facultar uma descrição de tais esforços de avaliação e redução.

3 — Quando forem estabelecidas medidas ambientais, são cumpridas as normas ambientais aplicáveis à aviação adoptadas pela Organização da Aviação Civil Internacional nos anexos da Convenção, excepto no caso de terem sido notificadas diferenças. Nos termos do artigo 2.º e do n.º 4 do artigo 3.º do presente Acordo, as Partes adoptam as medidas ambientais aplicáveis aos serviços aéreos abrangidos pelo presente Acordo.

4 — As Partes reafirmam o compromisso assumido pelos Estados membros e pelos Estados Unidos de aplicarem o princípio da abordagem equilibrada.

5 — As disposições abaixo indicadas são aplicáveis às novas restrições de operação obrigatórias relacionadas com o ruído, impostas em aeroportos com mais de 50 000 movimentos de aviões civis subsónicos a reacção por ano civil:

a) As autoridades responsáveis de uma Parte devem conceder a possibilidade de os pontos de vista das partes interessadas serem tidos em conta no processo decisório;

b) A introdução de uma eventual restrição de operação nova deve ser comunicada à outra Parte pelo menos 150 dias antes da entrada em vigor dessa restrição de operação. A pedido da outra Parte, deve-lhe ser facultado sem demora um relatório escrito, que explique as razões para a introdução da restrição de operação, o objectivo ambiental previsto para o aeroporto e as medidas consideradas para alcançar esse objectivo. O referido relatório deve incluir a avaliação pertinente dos custos e benefícios prováveis das diversas medidas em causa;

c) As restrições de operação não devem ser: i) discriminatórias; ii) mais restritivas do que necessário para alcançar o objectivo ambiental previsto para um aeroporto específico, nem iii) arbitrarias.

6 — As Partes apoiam e devem incentivar o intercâmbio de informações e o estabelecimento de um diálogo periódico entre os peritos, designadamente através dos canais de comunicação existentes, tendo em vista o reforço da cooperação, nos termos das disposições legislativas e regulamentares em vigor, para fazer face aos impactos ambientais da aviação internacional e encontrar soluções de redução destes, nomeadamente:

a) Investigação e desenvolvimento de tecnologias da aviação respeitadoras do ambiente;

b) Melhoria dos conhecimentos científicos sobre os impactos das emissões da aviação que permitam sustentar de forma mais eficaz as decisões políticas;

c) Inovação da gestão do tráfego aéreo com o objectivo de reduzir os impactos ambientais da aviação;

d) Investigação e desenvolvimento de combustíveis alternativos sustentáveis para a aviação; e

e) Troca de pontos de vista sobre questões e opções em fóruns internacionais que tratem dos efeitos ambientais da aviação, incluindo, se for caso disso, a coordenação de posições.

7 — Se as Partes o solicitarem, o Comité Misto, com a assistência de peritos, contribuirá para a formulação de recomendações que tratem de questões respeitantes à eventual sobreposição e à coerência entre as medidas de mercado relacionadas com as emissões da aviação aplicadas pelas Partes, a fim de evitar a duplicação de

medidas e custos e reduzir, tanto quanto possível, a carga administrativa que pesa sobre as companhias aéreas. A aplicação destas recomendações fica subordinada a uma aprovação ou ratificação interna, conforme exigido por cada uma das Partes.

8 — Se uma Parte considerar que uma questão relacionada com a protecção ambiental no sector da aviação, incluindo novas medidas propostas, suscita preocupações em termos da aplicação ou execução do presente Acordo, pode solicitar a realização de uma reunião do Comité Misto, conforme previsto no artigo 18.º, para analisar a questão e encontrar as respostas adequadas às preocupações consideradas legítimas.»

Artigo 4.º

Dimensão social

Após o artigo 17.º, é inserido o seguinte novo artigo 17.º-A:

«Artigo 17.º-A

Dimensão social

1 — As Partes reconhecem a importância da dimensão social do Acordo e os benefícios que resultam da conjugação da abertura dos mercados com normas laborais rigorosas. As oportunidades geradas pelo Acordo não pretendem comprometer as normas laborais ou os direitos e princípios sociais que constam das disposições legislativas respectivas das Partes.

2 — Os princípios enunciados no n.º 1 orientam as Partes na aplicação do Acordo, inclusive o exame periódico efectuado pelo Comité Misto, nos termos do artigo 18.º, do impacto social do Acordo e a elaboração de respostas adequadas a preocupações consideradas legítimas.»

Artigo 5.º

Comité Misto

No artigo 18.º do Acordo, os n.ºs 3, 4 e 5 são suprimidos na íntegra e passam a ter a seguinte redacção:

«3 — O Comité Misto examina, se for caso disso, a aplicação geral do Acordo, designadamente os eventuais efeitos dos condicionalismos da infra-estrutura aeronáutica sobre o exercício dos direitos previstos no artigo 3.º, as consequências das medidas de segurança adoptadas nos termos do artigo 9.º, os efeitos nas condições de concorrência, incluindo em matéria de sistemas informatizados de reservas, e o eventual impacto social da aplicação do Acordo. O Comité Misto analisa igualmente, de forma contínua, questões ou propostas individuais que qualquer uma das Partes considere que afectam, ou possam afectar, as operações efectuadas no âmbito do Acordo, nomeadamente requisitos regulamentares antagónicos.

4 — O Comité Misto desenvolve igualmente a co-operação:

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

b) Tendo em conta o impacto social do Acordo, tal como aplicado, e encontrando respostas adequadas para as preocupações consideradas legítimas;

c) Mantendo um inventário das questões relacionadas com subsídios ou apoios governamentais levantadas por qualquer das Partes no Comité Misto;

d) Adoptando decisões, numa base consensual, sobre quaisquer matérias decorrentes da aplicação do n.º 6 do artigo 11.º;

e) Celebrando acordos, quando solicitado pelas Partes, para o reconhecimento recíproco de decisões reguladoras;

f) Fomentando a cooperação entre as autoridades das Partes nos seus esforços de desenvolvimento dos sistemas de gestão do tráfego aéreo respectivos com o objectivo de otimizar a interoperabilidade e a compatibilidade de tais sistemas, reduzir os custos e reforçar a sua segurança, capacidade e desempenho ambiental;

g) Promovendo a elaboração de propostas de iniciativas e projectos conjuntos no domínio da segurança da aviação, designadamente com países terceiros;

h) Encorajando uma estreita cooperação contínua entre as autoridades das Partes responsáveis pela segurança da aviação, incluindo iniciativas destinadas a desenvolver procedimentos de segurança que aumentem a facilidade para os passageiros e para a carga sem comprometer a segurança;

i) Analisando se as disposições legislativas e regulamentares, bem como as práticas, adoptadas pelas Partes em domínios contemplados pelo anexo n.º 9 da Convenção (Facilitação) podem afectar o exercício dos direitos abrangidos pelo presente Acordo;

j) Encorajando o intercâmbio de peritos sobre novas iniciativas e novidades legislativas ou regulamentares, nomeadamente nos domínios da segurança (intrínseca e extrínseca), ambiente, infra-estrutura da aviação (incluindo faixas horárias) e defesa do consumidor;

k) Incentivando as consultas, se for caso disso, sobre questões de transporte aéreo tratadas a nível das organizações internacionais e nas relações com países terceiros, incluindo decisões sobre a adopção ou não de uma abordagem comum; e

l) Tomando, numa base consensual, as decisões a que se referem o n.º 3 do artigo 1.º e o n.º 3 do artigo 2.º do anexo n.º 4.

5 — As Partes partilham o objectivo de maximizar as vantagens para os consumidores, as companhias aéreas, os trabalhadores e as comunidades de ambos os lados do Atlântico, tornando este Acordo extensivo a países terceiros. Para tanto, o Comité Misto analisa, se for caso disso, as condições e os processos, incluindo eventuais alterações ao presente Acordo, que seriam necessários para que outros países terceiros aderissem ao presente Acordo.»

Artigo 6.º

Criação de novas oportunidades

O artigo 21.º é suprimido na íntegra e passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 21.º

Criação de novas oportunidades

1 — As Partes comprometem-se a cumprir o objectivo comum que consiste em continuar a eliminar os obstáculos de acesso ao mercado com vista a otimizar as vantagens para os consumidores, as companhias aéreas, os trabalhadores e as comunidades de ambos os

lados do Atlântico, nomeadamente através do aumento do acesso das suas companhias aéreas aos mercados mundiais de capitais, de modo a reflectir melhor as realidades de um sector da aviação mundial, do reforço do sistema de transporte aéreo transatlântico e da criação de um quadro que incite outros países a abrirem os seus próprios mercados de serviços aéreos.

2 — De acordo com o objectivo comum a que se refere o n.º 1 e no cumprimento das responsabilidades que lhe incumbem, nos termos do artigo 18.º, em matéria de aplicação do presente Acordo, o Comité Misto analisa anualmente os progressos registados, designadamente no sentido das alterações legislativas mencionadas no presente artigo. O Comité Misto desenvolve um processo de cooperação neste domínio que inclui recomendações adequadas às Partes. A União Europeia e os seus Estados membros autorizam os Estados Unidos ou os seus nacionais a participarem maioritariamente no capital das suas companhias aéreas e a terem o seu controlo efectivo, numa base de reciprocidade, após confirmação pelo Comité Misto de que as disposições legislativas e regulamentares dos Estados Unidos permitem que os Estados membros e os respectivos nacionais participem maioritariamente no capital das companhias aéreas dos Estados Unidos e tenham o seu controlo efectivo.

3 — Após confirmação, por escrito, do Comité Misto, nos termos do n.º 6 do artigo 18.º, de que as disposições legislativas e regulamentares de cada uma das Partes permitem que a outra Parte ou os seus nacionais participem maioritariamente no capital das suas companhias aéreas e tenham o seu controlo efectivo:

a) A secção 3 do anexo n.º 1 do Acordo deixa de produzir efeitos;

b) As companhias aéreas dos Estados Unidos são autorizadas a prestar serviços regulares combinados de transporte de passageiros entre pontos situados na União Europeia e nos seus Estados membros e cinco países, sem terem de o fazer num ponto do território dos Estados Unidos. O Comité Misto estabelece a lista destes países no prazo de um ano a contar da data de assinatura do presente Protocolo. O Comité Misto pode alterar a lista destes países ou aumentar o seu número; e

c) O disposto no artigo 2.º do anexo n.º 4 do Acordo ('Participação no capital e controlo de companhias aéreas de países terceiros') deixa de produzir efeitos, sendo substituído pelo texto do anexo n.º 6 do Acordo no que respeita às companhias aéreas de países terceiros cujo capital tenha uma participação dos Estados Unidos ou dos seus nacionais ou que sejam por estes controladas.

4 — Após confirmação, por escrito, do Comité Misto, nos termos do n.º 6 do artigo 18.º, de que as disposições legislativas e regulamentares da União Europeia e dos seus Estados membros respeitantes às restrições de operação relacionadas com o ruído, impostas em aeroportos com mais de 50 000 movimentos anuais de aviões civis subsónicos a reacção, prevêem que a Comissão Europeia tem poderes para rever o processo antes da imposição de tais medidas, e, caso não tenha a certeza de que foram aplicados os procedimentos adequados de acordo com as obrigações aplicáveis, para adoptar, nestas circunstâncias, disposições legais apropriadas relativamente às medidas em causa, antes da sua imposição:

a) As companhias aéreas da União Europeia são autorizadas a prestar serviços regulares combinados

de transporte de passageiros entre pontos situados nos Estados Unidos e cinco outros países, sem terem de o fazer num ponto do território da União Europeia e dos seus Estados membros. O Comité Misto estabelece a lista destes países no prazo de um ano a contar da data de assinatura do presente Protocolo. O Comité Misto pode alterar a lista destes países ou aumentar o seu número; e

b) O disposto no artigo 2.º do anexo n.º 4 do Acordo ('Participação no capital e controlo de companhias aéreas de países terceiros') deixa de produzir efeitos, sendo substituído pelo texto do anexo n.º 6 do Acordo no que respeita às companhias aéreas de países terceiros cujo capital tenha uma participação dos Estados membros ou dos seus nacionais ou que sejam por estes controladas.

5 — Após confirmação, por escrito, do Comité Misto de que uma Parte satisfaz as condições previstas nos n.ºs 3 e 4, que lhe são aplicáveis, essa Parte pode solicitar a realização de consultas de alto nível sobre a aplicação do presente artigo. Salvo acordo em contrário entre as Partes, tais consultas começam no prazo de 60 dias a contar da data de entrega do pedido. As Partes enviam todos os esforços no sentido de resolver os assuntos submetidos a consulta. Se a Parte que solicita as consultas não ficar satisfeita com o resultado destas pode notificar, por escrito, pela via diplomática, a sua decisão de proibir as companhias aéreas da outra Parte de explorarem outras frequências ou acederem a novos mercados ao abrigo do presente Acordo. Qualquer decisão deste tipo produz efeitos 60 dias a contar a data de notificação. Durante este período, a outra Parte pode decidir que nenhuma companhia aérea da primeira Parte explore outras frequências ou aceda a novos mercados ao abrigo do presente Acordo. Tal decisão produz efeitos na mesma data da decisão da primeira Parte. Qualquer decisão deste tipo adoptada por uma Parte pode ser retirada mediante acordo das Partes, que será confirmado, por escrito, pelo Comité Misto.»

Artigo 7.º

Serviços de transporte contratados pelo Governo dos EUA

O anexo n.º 3 do Acordo é suprimido na íntegra e passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO N.º 3

(relativo aos serviços de transporte contratados pelo Governo dos EUA)

As companhias aéreas da Comunidade são autorizadas a transportar passageiros e carga em voos regulares e não regulares (*charter*) para os quais um ministério, secretaria ou organismo civil do Governo dos EUA:

1) Obtenha o serviço de transporte por conta própria ou em execução de um acordo nos termos do qual o pagamento é efectuado pelo Governo ou é realizado a partir de montantes afectados para uso do Governo; ou

2) Forneça o transporte para ou por conta de um país estrangeiro ou organização internacional ou outra sem reembolso;

sendo o respectivo transporte efectuado:

a) Entre qualquer ponto dos Estados Unidos e qualquer ponto fora dos Estados Unidos, desde que o referido transporte seja autorizado nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 3.º, excepto — no que diz respeito

ao transporte de passageiros elegíveis para viajar com tarifas aplicáveis a pares de cidades — entre pontos para os quais vigora uma tarifa ‘par de cidades’; ou
b) Entre dois pontos fora dos Estados Unidos.

O presente anexo não é aplicável a serviços de transporte obtidos ou financiados pelo Ministério da Defesa ou por um departamento militar.»

Artigo 8.º

Anexos

O texto do apêndice ao presente Protocolo é aditado ao Acordo como anexo n.º 6.

Artigo 9.º

Aplicação provisória

1 — Enquanto se aguarda a sua entrada em vigor, as Partes acordam em aplicar o presente Protocolo, a título provisório, a partir da data da sua assinatura, tanto quanto o direito interno aplicável o permita.

2 — Qualquer uma das Partes pode, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte, por via diplomática, da sua decisão de deixar de aplicar o presente Protocolo. Nesse caso, a aplicação do presente Protocolo cessa às 0 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, salvo se essa notificação for retirada por acordo das Partes antes de terminado tal prazo. Caso a aplicação provisória do Acordo cesse nos termos do n.º 2 do seu artigo 25.º, cessa simultaneamente a aplicação provisória do presente Protocolo.

Artigo 10.º

Entrada em vigor

O presente Protocolo entra em vigor na última das datas seguintes:

- 1) Data de entrada em vigor do Acordo; ou
- 2) Um mês após a data da última das notas diplomáticas trocadas entre as Partes pelas quais se confirme a conclusão de todos os procedimentos necessários à entrada em vigor do presente Protocolo.

Para efeitos dessa troca de notas diplomáticas, as notas diplomáticas dirigidas à União Europeia e aos seus Estados membros ou deles procedentes serão entregues à União Europeia ou procederão desta, consoante o caso. A nota diplomática ou notas diplomáticas da União Europeia e dos seus Estados membros incluem comunicações de cada Estado membro confirmando a conclusão de todos os procedimentos necessários à entrada em vigor do presente Protocolo.

Em fé do que os abaixo assinados, com os devidos poderes para o efeito, apuseram as suas assinaturas no presente Acordo.

APÊNDICE

ANEXO N.º 6

Participação no capital e controlo de companhias aéreas de países terceiros

1 — Nenhuma das Partes exerce qualquer dos direitos que lhe assistem, nos termos de acordos de serviços aéreos

com um país terceiro, de recusar, revogar, suspender ou limitar autorizações ou licenças de quaisquer companhias aéreas do referido país terceiro com o fundamento de que a outra Parte, os seus nacionais ou ambos têm uma participação substancial no capital da referida companhia aérea.

2 — Os Estados Unidos não exercem qualquer dos direitos que lhes assistem, nos termos de acordos de serviços aéreos, de recusar, revogar, suspender ou limitar autorizações ou licenças de qualquer companhia aérea do Principado do Listenstaine, da Confederação Suíça, de um membro do EACE à data da assinatura do presente Acordo, ou de qualquer país africano que execute um acordo de serviços de transporte aéreo de céu aberto com os Estados Unidos à data da assinatura do presente Acordo, com o fundamento de que um ou mais Estados membros, os seus nacionais ou ambos têm o controlo efectivo da referida companhia aérea.

3 — Nenhuma das Partes exerce qualquer dos direitos que lhe assistem, nos termos de acordos de serviços aéreos com um país terceiro, de recusar, revogar, suspender ou limitar autorizações ou licenças de quaisquer companhias aéreas do referido país terceiro com o fundamento de que a outra Parte, os seus nacionais ou ambos têm o controlo efectivo da referida companhia aérea, desde que o país terceiro em causa tenha antecedentes de cooperação com ambas as Partes no domínio dos serviços aéreos.

4 — O Comité Misto mantém um inventário dos países terceiros que ambas as Partes consideram possuir antecedentes de cooperação no domínio dos serviços aéreos.

Declaração comum

Os representantes dos Estados Unidos e da União Europeia e dos seus Estados membros confirmaram que o Protocolo de Alteração do Acordo de Transporte Aéreo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia e os Seus Estados Membros, rubricado em Bruxelas em 25 de Março de 2010, deve ser autenticado noutras línguas, conforme previsto mediante troca de cartas, antes da assinatura do Protocolo, ou mediante decisão do Comité Misto, após assinatura do Protocolo.

A presente declaração comum faz parte integrante do Protocolo.

25 de Março de 2010.

Pelos Estados Unidos:

John Byerly.

Pela União Europeia e os seus Estados membros:

Daniel Calleja.

Memorando de consultas

1 — As delegações que representavam a União Europeia e os seus Estados membros e os Estados Unidos da América reuniram-se em Bruxelas de 23 a 25 de Março de 2010 para concluírem as negociações relativas à 2.ª fase do Acordo de Transporte Aéreo. As listas das delegações constam do apêndice A.

2 — As delegações chegaram a acordo *ad referendum* e rubricaram o texto de um Protocolo de Alteração do Acordo de Transporte Aéreo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia e os Seus Estados Membros, assinado em 25 e 30 de Abril de 2007 (a seguir designado «Protocolo»), constante do apêndice B). As delegações

tencionam submeter o projecto de Protocolo à aprovação das respectivas autoridades, tendo em vista a sua entrada em vigor num futuro próximo.

3 — As referências no presente memorando ao Acordo e aos artigos, números e anexos entendem-se como referências ao Acordo, na redacção que lhe será dada pelo Protocolo.

4 — A delegação da UE confirmou que, em consequência da entrada em vigor a 1 de Dezembro de 2009 do Tratado de Lisboa, que altera o Tratado da União Europeia e o Tratado que institui a Comunidade Europeia, a União Europeia se substituiu e sucedeu à Comunidade Europeia e que, a partir desta data, todos os direitos e obrigações da Comunidade Europeia no Acordo, e todas as suas referências a esta, são aplicáveis à União Europeia.

5 — As delegações afirmaram que os procedimentos de reconhecimento recíproco das decisões reguladoras relativas à capacidade e nacionalidade das companhias aéreas previstos no novo artigo 6.º-A não se destinam a alterar as condições previstas nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas pelas Partes à exploração dos transportes aéreos internacionais a que se refere o artigo 4.º do Acordo.

6 — No que respeita ao artigo 9.º, as delegações exprimiram o desejo de reforçar a cooperação UE/EUA no domínio da segurança da aviação, a fim de conseguirem depositar, sempre que possível, a máxima confiança nas medidas de segurança aplicadas pela outra Parte, no cumprimento das disposições legislativas e regulamentares em vigor, de modo a evitar uma duplicação desnecessária de tais medidas.

7 — As delegações assinalaram que a cooperação em matéria de segurança deve incluir consultas periódicas sobre alterações a requisitos existentes, se possível antes da sua aplicação; uma coordenação estreita das actividades de inspecção aeroportuária e, sempre que possível e oportuno, inspecções das transportadoras aéreas e um intercâmbio de informações sobre novas tecnologias e procedimentos de segurança.

8 — Tendo em vista incentivar uma utilização eficiente dos recursos disponíveis, reforçar a segurança e promover a facilitação, as delegações assinalaram a vantagem de respostas rápidas e, se possível, coordenadas a novas ameaças.

9 — Ambas as delegações indicaram que as disposições das convenções respectivas em vigor entre um Estado membro e os Estados Unidos, que se destinem a evitar a dupla tributação do rendimento e do capital, não são alteradas pelo Protocolo.

10 — No que se refere ao n.º 7 do artigo 15.º, a delegação da UE indicou que as questões a abordar no contexto dos trabalhos neste domínio devem incluir, nomeadamente, a eficácia ambiental e a integridade técnica das medidas respectivas, a necessidade de evitar distorções da concorrência e fugas de carbono e, se for caso disso, a oportunidade e a forma de ligar ou integrar entre si tais medidas. A delegação dos EUA indicou esperar que a formulação de recomendações focasse, nomeadamente, a coerência com a Convenção de Chicago e a promoção dos objectivos do Acordo.

11 — Ambas as delegações salientaram que nada no Acordo afecta, de algum modo, as respectivas posições jurídicas e políticas sobre diversas questões ambientais relacionadas com a aviação.

12 — Reconhecendo os seus objectivos ambientais conjuntos, as delegações formularam uma declaração comum

sobre a cooperação ambiental, aditada ao presente memorando de consultas como apêndice C.

13 — A delegação da UE reafirmou a intenção da UE de prosseguir os trabalhos no âmbito da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, a fim de estabelecer objectivos mundiais de redução das emissões da aviação internacional.

14 — As delegações dos EUA e da UE reafirmaram as intenções dos EUA e da UE de trabalharem no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) para fazer face às emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação internacional. Ambas as delegações assinalaram igualmente as contribuições da indústria para este processo.

15 — Ambas as delegações indicaram que as referências à abordagem equilibrada no n.º 4 do artigo 15.º remetem para a Resolução A35-5, adoptada por unanimidade na 35.ª Assembleia da ICAO. As delegações salientaram que todos os aspectos do princípio da abordagem equilibrada estabelecido na mesma resolução são pertinentes e importantes, incluindo o reconhecimento de que «os Estados têm obrigações jurídicas, acordos em vigor, disposições legislativas vigentes e políticas estabelecidas pertinentes que podem influenciar a sua aplicação da abordagem equilibrada da ICAO».

16 — Ambas as delegações salientaram o seu apoio à aplicação das «Orientações sobre a abordagem equilibrada do ruído das aeronaves» da ICAO, actualmente publicadas no documento n.º 9829 da ICAO (2.ª edição).

17 — No que respeita à alínea a) do n.º 5 do artigo 15.º, a delegação da UE indicou que a definição de «partes interessadas» consta da alínea f) do artigo 2.º da Directiva n.º 2002/30/CE, significando «todas as pessoas singulares ou colectivas afectadas ou que possam ser afectadas pela introdução de medidas de redução do ruído, incluindo restrições de operação, ou que possam ter interesse legítimo na aplicação dessas medidas». A delegação da UE indicou igualmente que, nos termos do artigo 10.º da mesma directiva, os Estados membros devem zelar por que sejam criados, nos termos do direito nacional, procedimentos de consulta das partes interessadas para efeitos da aplicação dos artigos 5.º e 6.º da directiva.

18 — Reconhecendo os desafios relacionados com o aumento da mobilidade transfronteiras dos trabalhadores e com a estrutura das empresas, a delegação da UE indicou que a Comissão Europeia acompanha de perto a situação e pondera novas iniciativas destinadas a melhorar a execução, a aplicação e o cumprimento da legislação neste domínio. A delegação da UE mencionou igualmente os trabalhos realizados pela Comissão Europeia no domínio dos acordos entre empresas transfronteiras e declarou a sua vontade de informar, se for caso disso, o Comité Misto sobre estas e outras iniciativas conexas.

19 — A delegação dos EUA indicou que, nos Estados Unidos, o princípio que permite a selecção de um único representante para uma classe ou categoria específica de trabalhadores de uma companhia aérea contribuiu para a promoção dos direitos dos trabalhadores das companhias aéreas, a bordo e em terra, de se organizarem, bem como de negociarem e aplicarem convenções colectivas.

20 — Ambas as delegações assinalaram que, caso uma Parte tome medidas contrárias ao Acordo, nomeadamente ao artigo 21.º, a outra Parte pode recorrer a eventuais medidas adequadas e proporcionais nos termos do direito internacional, incluindo o Acordo.

21 — No que se refere ao n.º 4 do artigo 21.º, a delegação da UE indicou que a revisão prevista neste número será exercida pela Comissão Europeia *ex officio* ou *ex parte*.

22 — As delegações indicaram que os direitos de tráfego a que se refere a alínea a) do n.º 4 do artigo 21.º se adicionam aos direitos concedidos à União Europeia e aos seus Estados membros no artigo 3.º do Acordo.

23 — As delegações exprimiram a sua satisfação com a cooperação estabelecida entre o Ministério dos Transportes dos EUA e a Comissão Europeia, conforme previsto no Acordo, com o objectivo comum de melhorar a compreensão mútua das leis, procedimentos e práticas dos regimes de concorrência respectivos e do impacto que a evolução do sector dos transportes aéreos teve, ou poderá ter, na concorrência do sector.

24 — As delegações afirmaram o compromisso assumido pelas autoridades da concorrência respectivas no sentido do diálogo e da cooperação e do princípio da transparência, de acordo com os requisitos legais, incluindo a protecção de informações comerciais confidenciais. As delegações reafirmaram a disponibilidade das autoridades da concorrência respectivas para formularem, se for caso disso, orientações sobre requisitos processuais.

25 — As delegações indicaram que qualquer comunicação ao Comité Misto ou outra relacionada com a cooperação nos termos do anexo n.º 2 deve respeitar as regras que regulam a divulgação de informações confidenciais ou sensíveis para o mercado.

26 — Para efeitos do n.º 4 do anexo n.º 6, as delegações exprimiram o desejo de que o Comité Misto estabeleça, no prazo de um ano a contar da assinatura do Protocolo, critérios adequados para determinar se os países têm antecedentes de cooperação no domínio dos serviços aéreos.

27 — As delegações congratularam-se com a participação de representantes da Islândia e da Noruega, na qualidade de observadores, na delegação da UE e indicaram que vão prosseguir os trabalhos no âmbito do Comité Misto para preparar uma proposta relativa às condições e aos procedimentos destinados a permitir a adesão da Islândia e da Noruega ao Acordo, na redacção que lhe será dada pelo Protocolo.

28 — Ambas as delegações exprimiram o desejo de as autoridades aeronáuticas respectivas autorizarem operações conformes com as condições do Acordo, na redacção que lhe será dada pelo Protocolo, na base da cortesia e da reciprocidade, ou numa base administrativa, a partir da data de assinatura do Protocolo.

Pela delegação da União Europeia e dos seus Estados membros:

Daniel Calleja.

Pela delegação dos Estados Unidos da América:

John Byerly.

APÊNDICE C

Declaração comum sobre a cooperação ambiental

As delegações dos Estados Unidos e da União Europeia e dos seus Estados membros reafirmaram a importância crucial de fazer face aos impactos ambientais da aviação internacional. Exprimiram o compromisso comum assumido a favor dos objectivos ambientais estabelecidos na

35.ª Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), a saber, procurar:

a) Limitar ou reduzir o número de pessoas afectadas por níveis significativos de ruído das aeronaves;

b) Limitar ou reduzir o impacto das emissões da aviação na qualidade do ar local; e

c) Limitar ou reduzir o impacto no clima mundial das emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação.

As delegações confirmaram os resultados da 15.ª Conferência das Partes na Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas e no Acordo de Copenhaga, nomeadamente o reconhecimento comum da tese científica segundo a qual o aumento da temperatura a nível mundial deve ser inferior a 2°C.

As delegações confirmaram o forte desejo e vontade das Partes de cooperarem com base nos progressos alcançados na reunião de alto nível da ICAO sobre a aviação internacional e as alterações climáticas, procurando aliar-se a parceiros internacionais num esforço colectivo à escala da ICAO para estabelecer um programa de acção mais ambicioso, que inclua objectivos sólidos, um quadro de medidas de mercado e a tomada em consideração das necessidades especiais dos países em desenvolvimento.

Ambas as Partes assinalaram o compromisso de cooperarem no âmbito do Comité para a Protecção do Ambiente na Aviação (CAEP) da ICAO para garantir a execução oportuna e eficaz do seu programa de trabalho, incluindo a adopção de uma norma mundial sobre as emissões de CO₂ das aeronaves e outras medidas no domínio das alterações climáticas, do ruído e da qualidade do ar.

As delegações salientaram a importância da redução dos impactos ambientais da aviação mediante:

A prossecução da cooperação no âmbito dos programas de modernização da gestão do tráfego aéreo NextGen e SESAR, nomeadamente a Iniciativa de Interoperabilidade Atlântica para Reduzir as Emissões (AIRE);

A promoção e aceleração, se for caso disso, do desenvolvimento e aplicação de novas tecnologias para as aeronaves e de combustíveis alternativos sustentáveis, designadamente através da Iniciativa Tecnológica Conjunta «Clean Sky», do programa CLEEN (Continuous Low Energy, Emissions and Noise), da iniciativa CAAFI (Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative) e da iniciativa SWAFE (Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation); e

A cooperação com a comunidade científica através, por exemplo, do Impacts and Science Group do CAEP, para compreender e quantificar melhor os efeitos da aviação no ambiente, nomeadamente impactos na saúde e impactos climáticos não relacionados com o CO₂.

Съставено в Люксембург на двадесет и четвърти юни две хиляди и десета година.

Hecho en Luxemburgo, el veinticuatro de junio de dos mil diez.

V Lucemburku dne dvacátého čtvrtého června dva tisíce deset.

Udfærdiget i Luxembourg den fireogtyvende juni to tusind og ti.

Geschehen zu Luxemburg am vierundzwanzigsten Juni zweitausendzehn.

Kahe tuhanda kümnenda aasta juunikuu kahekümne neljandal päeval Luxembourgis.

Έγινε στο Λουξεμβούργο, στις είκοσι τέσσερις Ιουνίου δύο χιλιάδες δέκα.

Done at Luxembourg on the twenty-fourth day of June in the year two thousand and ten.

Fait à Luxembourg, le vingt-quatre juin deux mille dix.

Fatto a Lussemburgo, addì ventiquattro giugno duemiladieci.

Lukseburgā, divi tūkstoši desmitā gada divdesmit ceturtajā jūnijā.

Priimta du tūkstančiai dešimtų metų birželio dvidešimt ketvirtą dieną Liuksemburge.

Kelt Luxembourgban, a kétézer-tizedik év június huszonnegyedik napján.

Magħmul fil-Lussemburgu, fl-erbgha u għoxrin jum ta' Ġunju tas-sena elfejn u għaxra.

Gedaan te Luxemburg, de vierentwintigste juni tweeduizend tien.

Sporządzono w Luksemburgu dnia dwudziestego czwartego czerwca roku dwa tysiące dziesiątego.

Feito em Luxemburgo, em vinte e quatro de Junho de dois mil e dez.

Īntocmit la Luxembourg, la douāzeci ŝi patru iunie douā mii zece.

V Luxemburgu dņa dvadsiateho ŝtvrtého júna dvetisicdesať.

V Luxembourg, dne ŝtiriindvajsetega junija leta dva tisoč deset.

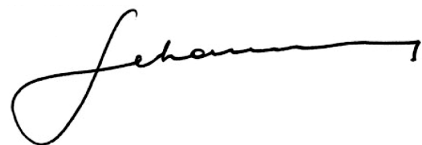
Tehty Luxemburgissa kahdentenakymmenentenäneljäntenä päivänä kesäkuuta vuonna kaksituhattakymmenen.

Som skedde i Luxemburg den tjugofjärde juni tjugohundratio.

За Република България



Pour le Royaume de Belgique
Voor het Koninkrijk België
Für das könereich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift verbindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

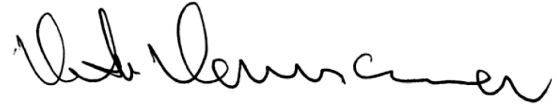
Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



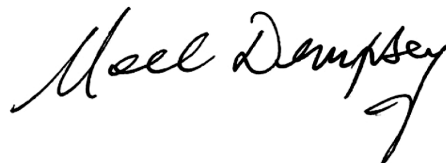
Por el Reino de España



Pour la République française



Thar cheann na hÉireann
For Ireland



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



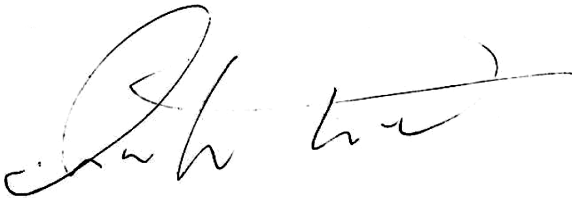
Pour le Grand-Duché de Luxembourg



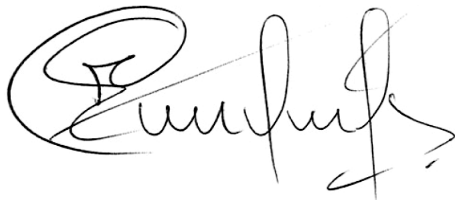
A Magyar Köztársaság részéről



Għar Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa:



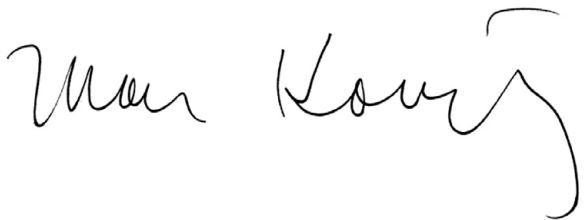
Pentru România



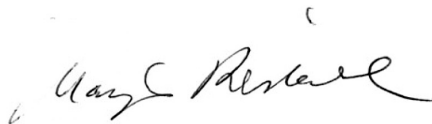
Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Soumen tasavallan puolesta:



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:



За Европейската общност
For the European Community
Por la Comunidad Europea
Za Evropské společenství
For Det Europæiske Fællesskab
Für die Europäische Gemeinschaft
Euroopa Ühenduse nimel
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
For the European Communities
Pour la Communauté européenne
Per la Comunità europea
Eiropas Kopienas vārdā
Europos bendrijos vardu
az Európai Közösség részéről
Għall-Komunità Ewropa
Voor de Europese Gemeenschap

W imieniu Wspólnoty Europejskiej
Pela Comunidade Europeia
Pentru Comunitatea Europeană
Za Európske spoločenstvo
Za Evropsko skupnost
Euroopan yhteisön puolesta
På Europeiska gemenskapens vägnar



For the United States of America



Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
Eelneve tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhivis Brüsselis.
Το ανωτέρω κείμενο είναι ορισφίλες αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.
Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
Sis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvā Briselē.
Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
It-test precedentni huwa kopja cċertifikata vera ta' l-original ddepożitat fi-arkivi tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.
De voorstaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.
Powyzszy tekst jest kopia poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului deus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
Zgoranje besedilo je overjena verodostojna kopija izvornika, ki je deponiran v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.
Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
Bruselas,
Bruxel,
Bruxelles, den
Brüssel, den
Брисел,
Βρυξέλλες,
Brussels,
Bruxelles, le
Bruxelles, addi,
Brisele,
Bruselis,
Brusseli,
Bruszel, il
Bruszel,
Brusela, dnia
Bruxelas, em
Bruxelles,
Brusel
Bruselj,
Brüssel,
Brüssel den

22-07-2010

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
Za generalního tajemníka Rady Evropské unie
For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Euroopa Liidu Nõukogu peasekretari nimel
Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
For the Secretary-General of the Council of the European Union
Pour le Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāra vārdā
Europos Sąjungos Tarybos generaliam sekretoriui
Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill ta l-Unjoni Ewropea
Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
W imieniu sekretarza generalnego Rady Unii Europejskiej
Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Za generalného tajomníka Rady Európskej únie
Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
För generalsekretären för Europeiska unionens råd



K. GREITSCHMANN
Directeur Général