

Jornal Oficial

da União Europeia

L 334



Edição em língua
portuguesa

Legislação

55.º ano
6 de dezembro de 2012

Índice

II Atos não legislativos

ACORDOS INTERNACIONAIS

2012/750/UE:

- ★ **Decisão do Conselho e dos Representantes dos Governos dos Estados-Membros, reunidos no Conselho, de 15 de outubro de 2010, relativa à assinatura e aplicação provisória do Acordo de Aviação Euromediterrânico entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia, por outro** 1

Acordo de Aviação Euromediterrânico entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia, por outro 3

REGULAMENTOS

- ★ **Regulamento de Execução (UE) n.º 1153/2012 do Conselho, de 3 de dezembro de 2012, que institui um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de couros e peles acamurçados originários da República Popular da China na sequência de um reexame da caducidade em conformidade com o artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1225/2009** 31

Regulamento de Execução (UE) n.º 1154/2012 da Comissão, de 5 de dezembro de 2012, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas 44

Preço: 4 EUR

(continua no verso da capa)

PT

Os atos cujos títulos são impressos em tipo fino são atos de gestão corrente adotados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os atos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

DECISÕES

2012/751/PESC:

- ★ **Decisão EULEX KOSOVO/3/2012 do Comité Político e de Segurança, de 4 de dezembro de 2012, relativa à nomeação do chefe da Missão da União Europeia para o Estado de direito no Kosovo, EULEX KOSOVO** 46

2012/752/UE:

- ★ **Decisão de Execução da Comissão, de 4 de dezembro de 2012, que autoriza um laboratório na antiga República jugoslava da Macedónia a realizar testes serológicos para controlar a eficácia da vacinação antirrábica** [notificada com o número C(2012) 8757] ⁽¹⁾ 47

2012/753/UE:

- ★ **Decisão de Execução da Comissão, de 4 de dezembro de 2012, que altera o anexo I da Decisão 2009/177/CE no que diz respeito aos programas de vigilância para a Finlândia e o Reino Unido e ao estatuto de indemnidade da Finlândia e do Reino Unido relativamente a certas doenças de animais aquáticos** [notificada com o número C(2012) 8758] ⁽¹⁾ 48

2012/754/UE:

- ★ **Decisão do Banco Central Europeu, de 29 de novembro de 2012, relativa à aprovação do volume de emissão de moeda metálica em 2013 (BCE/2012/26)** 50

Retificações

- ★ **Retificação da Decisão 2011/181/UE do Conselho e dos Representantes dos Governos dos Estados-Membros, reunidos no Conselho, de 15 de outubro de 2010, relativa à assinatura e aplicação provisória do Acordo de Aviação Euromediterrânico entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia, por outro** (JO L 79 de 25.3.2011) 51

- ★ **Retificação da Decisão de Execução 2012/729/UE da Comissão, de 23 de novembro de 2012, que altera a Decisão 2008/866/CE relativa a medidas de emergência para a suspensão das importações de determinados moluscos bivalves destinados ao consumo humano originários do Peru, no que se refere ao seu período de aplicação** (JO L 327 de 27.11.2012) 52



⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

II

(Atos não legislativos)

ACORDOS INTERNACIONAIS

DECISÃO DO CONSELHO E DOS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS ESTADOS-MEMBROS, REUNIDOS NO CONSELHO

de 15 de outubro de 2010

relativa à assinatura e aplicação provisória do Acordo de Aviação Euromediterrânico entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia, por outro

(2012/750/UE)

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

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 100.º, conjugado com os n.ºs 5 e 7 e o primeiro parágrafo do n.º 8 do artigo 218.º,

Considerando o seguinte:

- (1) A Comissão negociou, em nome da União e dos Estados-Membros, um acordo de aviação euromediterrânico com o Reino Hachemita da Jordânia (a seguir designado «Acordo») em conformidade com a decisão do Conselho que autoriza a Comissão a encetar negociações.
- (2) O Acordo foi rubricado em 17 de março de 2010.
- (3) O Acordo deverá ser assinado e aplicado a título provisório pela União e pelos Estados-Membros, sob reserva da sua eventual celebração em data posterior.
- (4) É necessário criar mecanismos processuais para decidir, se for caso disso, sobre as modalidades de suspensão da aplicação provisória do Acordo. É igualmente necessário estabelecer mecanismos processuais adequados para a participação da União e dos Estados-Membros no Comité Misto criado pelo artigo 21.º do Acordo e nos processos de resolução de diferendos previstos no seu artigo 22.º, bem como para a aplicação de certas disposições do Acordo relativas à segurança,

ADOTARAM A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Assinatura

1. É aprovada, em nome da União, a assinatura do Acordo de Aviação Euromediterrânico entre a União Europeia e os seus

Estados-Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia, por outro (a seguir designado «Acordo»), sob reserva de uma decisão do Conselho relativa à celebração do Acordo ⁽¹⁾.

2. O Presidente do Conselho fica autorizado a designar a(s) pessoa(s) com poderes para assinar o Acordo, em nome da União, sob reserva da sua celebração.

Artigo 2.º

Aplicação provisória

Enquanto se aguarda a sua entrada em vigor, o Acordo é aplicado a título provisório pela União e pelos seus Estados-Membros a partir do primeiro dia do mês que se segue à primeira das duas datas seguintes: i) a data da última nota pela qual as Partes se tenham reciprocamente notificado da conclusão das formalidades necessárias para a aplicação provisória do Acordo; ou ii) sob reserva das formalidades internas e/ou da legislação nacional, consoante o que for aplicável, da Partes Contratantes, doze meses a contar da data de assinatura do Acordo.

Artigo 3.º

Comité Misto

1. A União Europeia e os Estados-Membros são representados no Comité Misto criado pelo artigo 21.º do Acordo por representantes da Comissão e dos Estados-Membros.
2. A posição a tomar pela União Europeia e pelos seus Estados-Membros no âmbito do Comité Misto, no que respeita a alterações ao anexo III ou ao anexo IV do Acordo nos termos do artigo 26.º do Acordo e a matérias da competência exclusiva da União Europeia que não exijam a adoção de uma decisão com efeitos jurídicos, é definida pela Comissão, sendo previamente notificada ao Conselho e aos Estados-Membros.

3. Quanto às decisões do Comité Misto relativas a matérias da competência da União Europeia, a posição a tomar pela União Europeia e pelos seus Estados-Membros é adotada pelo

⁽¹⁾ Ver página 3 do presente Jornal Oficial.

Conselho, deliberando por maioria qualificada sob proposta da Comissão, salvo disposição em contrário estabelecida nos procedimentos de votação aplicáveis previstos nos Tratados da UE.

4. Quanto às decisões do Comité Misto relativas a matérias da competência dos Estados-Membros, a posição a tomar pela União Europeia e pelos seus Estados-Membros é adotada pelo Conselho, deliberando por unanimidade, sob proposta da Comissão ou dos Estados-Membros, salvo se um Estado-Membro tiver informado o Secretariado-Geral do Conselho, no prazo de um mês a contar da adoção dessa posição, de que só poderá consentir na decisão a tomar pelo Comité Misto mediante o acordo dos seus órgãos legislativos.

5. A posição da União e dos Estados-Membros no âmbito do Comité Misto é apresentada pela Comissão, salvo em matérias da competência exclusiva dos Estados-Membros, em cujo caso é apresentada pela Presidência do Conselho ou, se o Conselho assim o decidir, pela Comissão.

Artigo 4.º

Resolução de diferendos

1. A Comissão representa a União e os Estados-Membros nos processos de resolução de diferendos nos termos do artigo 22.º do Acordo.

2. A decisão de suspender a concessão de benefícios nos termos do n.º 7 do artigo 22.º do Acordo é adotada pelo Conselho sob proposta da Comissão. O Conselho delibera por maioria qualificada.

3. A adoção de quaisquer outras medidas adequadas, nos termos do artigo 22.º do Acordo, relativas a matérias da competência da União Europeia, cabe à Comissão, que é assistida por um Comité Especial de representantes dos Estados-Membros nomeados pelo Conselho.

Artigo 5.º

Informação da Comissão

1. Os Estados-Membros informam prontamente a Comissão de qualquer decisão de recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações de uma transportadora aérea que tenham a intenção de adotar nos termos do artigo 4.º do Acordo.

2. Os Estados-Membros informam prontamente a Comissão sobre quaisquer pedidos ou notificações por si apresentados ou recebidos nos termos do artigo 13.º (Segurança operacional da aviação) do Acordo.

3. Os Estados-Membros informam prontamente a Comissão sobre quaisquer pedidos ou notificações por si apresentados ou recebidos nos termos do artigo 14.º (Segurança da aviação) do Acordo.

Feito no Luxemburgo, em 15 de outubro de 2010.

Pelo Conselho

O Presidente

E. SCHOUPE

ACORDO DE AVIAÇÃO EUROMEDITERRÂNICO

**entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia,
por outro**

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 ROMÉLIA,

A REPÚBLICA DA ESLOVÉNIA,

A REPÚBLICA ESLOVACA,

A REPÚBLICA DA FINLÂNDIA,

O REINO DA SUÉCIA,

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

Partes Contratantes no Tratado da União Europeia e no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a seguir designados «Estados-Membros», e

A UNIÃO EUROPEIA,

por um lado, e

O REINO HACHEMITA DA JORDÂNIA, a seguir designado «Jordânia»,

por outro,

DESEJANDO promover um sistema de aviação internacional baseado na concorrência leal entre transportadoras 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;

RECONHECENDO a importância do transporte aéreo na promoção do comércio, turismo e investimento;

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

RECONHECENDO os benefícios potenciais da convergência regulamentar e, na medida do possível, da harmonização da regulamentação relativa ao transporte aéreo;

DESEJANDO que todas as áreas do setor dos transportes aéreos, incluindo os trabalhadores das transportadoras aéreas, possam beneficiar de um ambiente liberalizado;

DESEJANDO garantir o mais elevado nível de segurança do transporte aéreo internacional e reafirmando a sua grande preocupação com atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em causa a segurança de pessoas e bens, afetam 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, a 7 de dezembro de 1944;

RECONHECENDO que o presente Acordo de Aviação Euromediterrânico se inscreve no âmbito da parceria euromediterrânica prevista na Declaração de Barcelona de 28 de novembro de 1995;

TOMANDO NOTA do seu interesse comum em promover um Espaço de Aviação Euromediterrânico baseado nos princípios da convergência e da cooperação regulamentares e da liberalização do acesso ao mercado;

TOMANDO NOTA da declaração comum da Comissão Árabe da Aviação Civil e da Organização Árabe de Transportadoras Aéreas, por um lado, e da Direção-Geral da Energia e dos Transportes, por outro, assinada em Sharm El Sheikh a 16 de novembro de 2008;

DESEJANDO garantir condições de concorrência equitativas para as transportadoras aéreas, que concedam às transportadoras aéreas oportunidades justas e equitativas para prestar os serviços aéreos acordados;

RECONHECENDO a importância de regular a atribuição das faixas horárias com base em oportunidades justas e equitativas para as suas transportadoras aéreas, de modo a garantir um tratamento neutro e não discriminatório a todas as transportadoras aéreas;

RECONHECENDO que a concessão de subsídios pode falsear a concorrência entre transportadoras aéreas e comprometer a realização dos objetivos de base do presente Acordo;

AFIRMANDO a importância da redução das emissões de gases com efeito de estufa e da proteção do ambiente para o desenvolvimento e a execução da política de aviação internacional;

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

TENCIONANDO tirar partido do quadro de acordos de transportes aéreos vigentes, de modo a abrir o acesso aos mercados e a maximizar as vantagens para os consumidores, transportadoras aéreas, trabalhadores e comunidades de ambas as Partes Contratantes;

TOMANDO NOTA de que o objetivo do presente Acordo é que este seja aplicado de forma progressiva mas integral e que um mecanismo adequado possa assegurar uma cada vez maior harmonização da legislação,

ACORDARAM NO SEGUINTE:

Artigo 1.º

Definições

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

- 1) «Serviços acordados» e «rotas especificadas»: o transporte aéreo internacional realizado nos termos do artigo 2.º (Direitos de tráfego) e do anexo I do presente Acordo;
- 2) «Acordo»: o presente Acordo e os seus anexos, bem como todas as eventuais alterações aos mesmos;
- 3) «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, incluindo, de modo a evitar dúvidas, os transportes aéreos regulares e não regulares (*charter*) e os serviços de carga completa;

- 4) «Acordo de Associação»: o Acordo Euromediterrânico que cria uma Associação entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia, por outro, assinado em Bruxelas a 24 de novembro de 1997;
- 5) «Nacionalidade»: o preenchimento, por uma transportadora aérea, dos requisitos relativos a questões como a sua propriedade, o seu controlo efetivo e o seu estabelecimento principal;
- 6) «Autoridades competentes»: os organismos ou entidades públicas responsáveis pelas funções administrativas nos termos do presente Acordo;

- 7) «Partes Contratantes»: por um lado, a União Europeia ou os seus Estados-Membros, ou a União Europeia e os seus Estados-Membros, de acordo com as suas competências respetivas, e, por outro, a Jordânia;
- 8) «Convenção»: a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago a 7 de dezembro de 1944, incluindo:
- a) Quaisquer alterações que tenham entrado em vigor nos termos da alínea a) do artigo 94.º da Convenção e sido ratificadas pela Jordânia e pelo Estado-Membro ou Estados-Membros da União Europeia; e
- b) Quaisquer anexos ou alterações adotadas nos termos do artigo 90.º da Convenção, na medida em que esses anexos ou alterações se encontrem, em qualquer momento, em vigor tanto para a Jordânia como para o Estado-Membro ou Estados-Membros da União Europeia, conforme pertinente para a matéria em causa;
- 9) «Capacidade»: a capacidade de uma transportadora aérea para operar serviços aéreos internacionais, ou seja, a capacidade financeira suficiente e experiência de gestão adequada, bem como a disponibilidade da transportadora para cumprir a legislação, a regulamentação e os requisitos aplicáveis à prestação desses serviços;
- 10) «País EACE»: qualquer país que seja parte no Acordo Multilateral que estabelece um Espaço de Aviação Comum Europeu (Estados-Membros da União Europeia, República da Albânia, Bósnia e Herzegovina, República da Croácia, antiga República Jugoslava da Macedónia, República da Islândia, República de Montenegro, Reino da Noruega, República da Sérvia e Kosovo ao abrigo da Resolução n.º 1244 do Conselho de Segurança da ONU);
- 11) «País Euromed»: qualquer país mediterrânico que participe na Política Europeia de Vizinhança (Marrocos, Argélia, Tunísia, Líbia, Egito, Líbano, Jordânia, Israel, território palestino, Síria e Turquia);
- 12) «Direito de quinta liberdade»: o direito ou privilégio outorgado por um Estado («Estado outorgante») às transportadoras aéreas de outro Estado («Estado beneficiário») de prestarem serviços de transporte aéreo internacional entre o território do Estado outorgante e o território de um Estado terceiro, sob a condição de tais serviços tenham origem ou destino no território do Estado beneficiário;
- 13) «Transporte aéreo internacional»: o transporte aéreo que sobrevoa o espaço aéreo sobre o território de pelo menos dois Estados;
- 14) «Nacional»: qualquer pessoa ou entidade que tenha nacionalidade jordana, no caso da Parte jordana, ou nacionalidade de um Estado-Membro, no caso da Parte europeia, na medida em que, tratando-se de uma entidade jurídica, se mantenha sempre sob o controlo efetivo, quer diretamente, quer por participação maioritária, de pessoas ou entidades com nacionalidade jordana, no caso da Parte jordana, ou de pessoas ou entidades com nacionalidade de um Estado-Membro ou de um dos países terceiros enumerados no anexo IV, no caso da Parte europeia;
- 15) «Licenças de exploração»: no caso da União Europeia e dos seus Estados-Membros, as licenças de exploração e quaisquer outros documentos ou certificados pertinentes emitidos ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade ⁽¹⁾, ou de qualquer instrumento ulterior e, no caso da Jordânia, as licenças/certificados/autorizações ou isenções emitidas ao abrigo da parte 119 das JCAR;
- 16) «Preço»:
- a «tarifa aérea» a pagar às transportadoras aéreas, aos seus agentes ou a outros vendedores de bilhetes pelo transporte de passageiros e bagagem por meio de serviços aéreos, bem como todas as condições de aplicação desses preços, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares, e
 - a «tarifa aérea» a pagar pelo transporte de carga, bem como as condições de aplicação dos referidos preços, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares.
- Esta definição abrange, eventualmente, o transporte de superfície em ligação com o transporte aéreo internacional e as condições aplicáveis;
- 17) «Estabelecimento principal»: os serviços centrais ou a sede social de uma transportadora aérea no território da Parte Contratante, em que são exercidas as suas principais funções financeiras e o controlo das operações, incluindo a gestão contínua da aeronavegabilidade;
- 18) «Obrigação de serviço público»: qualquer obrigação imposta às transportadoras aéreas no sentido de assegurarem, numa rota especificada, a prestação mínima de serviços aéreos regulares em conformidade com normas estabelecidas em matéria de continuidade, regularidade, preços e capacidade mínima, que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais. As transportadoras aéreas podem ser compensadas pela Parte Contratante em questão pelo cumprimento de obrigações de serviço público;
- 19) «SESAR»: a execução técnica do Céu Único Europeu, a qual prevê a investigação, o desenvolvimento e a implantação coordenados e sincronizados das novas gerações de sistemas de gestão do tráfego aéreo;

⁽¹⁾ JO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

20) «Subsídio»: qualquer contribuição financeira concedida pelas autoridades ou por uma organização regional ou outra entidade pública, nomeadamente quando:

- a) Uma medida de um Estado, organismo regional ou outra entidade pública envolver a transferência direta de fundos como subvenções, empréstimos ou entrada de capitais, potenciais transferências diretas de fundos para a empresa ou a assunção do passivo da empresa, como garantias de empréstimos, injeções de capital, propriedade, proteção contra falência ou seguro;
- b) As receitas de um Estado, organismo regional ou outra entidade pública, normalmente exigíveis, são recusadas, não cobradas ou indevidamente diminuídas;
- c) Um Estado, organismo regional ou outra entidade pública fornecer bens ou serviços, que não sejam infraestruturas gerais, ou adquirir bens ou serviços; ou
- d) Um Estado, organismo regional ou outra entidade pública efetuar pagamentos a um mecanismo de financiamento ou encarregar um organismo privado de executar uma ou várias das funções referidas nas alíneas a), b) e c), que normalmente incumbiriam a esse Estado, ou determinar que o faça, e a prática seguida não diferir verdadeiramente da prática normal do Estado,

conferindo deste modo uma vantagem;

21) «Território»: no caso da Jordânia, o território (continental e insular) e as águas interiores e territoriais sob a soberania ou jurisdição e, no caso da União Europeia, o território (continental e insular) e as águas interiores e territoriais a que se aplicam o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, 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 litígio que se prende com a soberania sobre o território em que o aeroporto se encontra situado e da continuação da suspensão da aplicação, ao aeroporto de Gibraltar, das medidas da União Europeia no domínio da aviação vigentes à data de 18 de setembro de 2006 entre os Estados-Membros, nos termos da Declaração Ministerial sobre o Aeroporto de Gibraltar aprovada em Córdoba a 18 de setembro de 2006; e

22) «Taxa de utilização»: uma taxa aplicada às transportadoras aéreas pela oferta de infraestruturas ou serviços aeroportuários, de proteção do ambiente aeroportuário, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo os serviços e as infraestruturas conexos, e que reflete, quando aplicável, os custos ambientais decorrentes das emissões de ruído.

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES ECONÓMICAS

Artigo 2.º

Direitos de tráfego

1. Cada uma das Partes Contratantes concede à outra Parte Contratante, em conformidade com o disposto no anexo I e no

anexo II, os seguintes direitos, para a realização de transportes aéreos internacionais pelas transportadoras aéreas da outra Parte Contratante:

- a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;
- b) O direito de realizar escalas no seu território para qualquer fim que não seja o de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem, carga e/ou correio no transporte aéreo (fins não comerciais);
- c) Ao prestar um serviço acordado numa rota especificada, o direito de realizar escalas no seu território para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e/ou correio, separadamente ou em combinação; e
- d) Os restantes direitos estabelecidos no presente Acordo.

2. Nenhuma das disposições do presente Acordo deve ser interpretada como conferindo às transportadoras aéreas:

- a) Da Jordânia, o direito de embarcar, no território de qualquer Estado-Membro, passageiros, bagagem, carga e/ou correio transportados a título oneroso e com destino a outro ponto situado no território desse Estado-Membro;
- b) Da União Europeia, o direito de embarcar, no território da Jordânia, passageiros, bagagem, carga e/ou correio transportados a título oneroso e com destino a outro ponto situado no território da Jordânia.

Artigo 3.º

Autorização

1. Após a receção dos pedidos de autorização de operação por parte de uma transportadora aérea de uma Parte Contratante, as autoridades competentes devem emitir as autorizações adequadas no prazo processual mais curto, desde que:

- a) No caso das transportadoras aéreas da Jordânia:
 - a transportadora aérea tenha o seu estabelecimento principal na Jordânia e seja titular de um certificado de exploração em conformidade com o direito do Reino Hachemita da Jordânia,
 - o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pelo Reino Hachemita da Jordânia, e
 - a transportadora aérea seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, e efetivamente controlada pela Jordânia e/ou por nacionais seus;
- b) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia:
 - a transportadora aérea tenha o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro, nos termos do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e seja titular de uma licença de exploração, e
 - o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada,

- a transportadora aérea seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, de Estados-Membros e/ou de nacionais dos Estados-Membros, ou de outros Estados enumerados no anexo IV e/ou de nacionais desses outros Estados;
- c) A transportadora aérea cumpra as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas pela autoridade competente para a realização de transportes aéreos internacionais; e
- d) Seja mantido e aplicado o disposto nos artigos 13.º (Segurança operacional da aviação) e 14.º (Segurança da aviação) do presente Acordo.

Artigo 4.º

Recusa, revogação, suspensão ou limitação de autorizações

1. As autoridades competentes de cada uma das Partes Contratantes podem recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações de operação ou, de outro modo, suspender ou limitar as operações de uma transportadora aérea da outra Parte Contratante sempre que:

- a) No caso das transportadoras aéreas da Jordânia:
 - a transportadora aérea não tenha o seu estabelecimento principal na Jordânia ou não seja titular de uma licença de exploração de acordo com a legislação aplicável da Jordânia,
 - o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea não seja exercido e mantido pela Jordânia,
- ou
- a transportadora aérea não seja propriedade e efetivamente controlada, diretamente ou através de participação maioritária, pela Jordânia e/ou por nacionais seus;

- b) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia:
 - a transportadora aérea não tenha o seu estabelecimento principal ou, se for caso disso, a sua sede social no território de um Estado-Membro, nos termos do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, ou não seja titular de uma licença de exploração de acordo com a legislação da União Europeia,
 - o controlo regulamentar efetivo da transportadora aérea não seja exercido nem mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada, ou
 - a transportadora aérea não seja propriedade, nem seja efetivamente controlada, diretamente ou através de participação maioritária, de Estados-Membros e/ou de nacionais dos Estados-Membros ou de outros Estados enumerados no anexo IV e/ou de nacionais desses outros Estados;
- c) A transportadora aérea não tenha cumprido as disposições legislativas e regulamentares referidas no artigo 6.º (Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares) do presente Acordo; ou

- d) Não seja mantido ou aplicado o disposto nos artigos 13.º (Segurança operacional da aviação) e 14.º (Segurança da aviação).

2. Salvo nos casos em que seja indispensável tomar medidas imediatas para evitar novas infrações ao disposto nas alíneas c) ou d) do n.º 1, os direitos estabelecidos no presente artigo de recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações ou licenças de qualquer transportadora aérea de uma Parte Contratante apenas podem ser exercidos de acordo com o procedimento previsto no artigo 23.º (Medidas de salvaguarda) do presente Acordo. Em qualquer caso, esses direitos devem ser exercidos de forma adequada, proporcionada e limitada, no que respeita ao seu âmbito e duração, ao estritamente necessário. Devem ser exclusivamente aplicados à transportadora aérea ou transportadoras aéreas em causa e sem prejuízo do direito de as Partes Contratantes tomarem medidas nos termos do artigo 22.º (Resolução de diferendos e arbitragem).

3. Nenhuma das Partes Contratantes pode invocar os direitos que lhe são concedidos pelo presente artigo para recusar, revogar, suspender ou limitar autorizações ou licenças de qualquer transportadora aérea de uma Parte Contratante com base no facto de que a participação maioritária no capital e o controlo efetivo dessa transportadora aérea pertencem a outro País Euromed ou a nacionais seus, desde que esse País Euromed seja parte num Acordo de Aviação Euromediterrânico similar e conceda um tratamento recíproco.

Artigo 4.º-A

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

1. Aquando da receção de um pedido de autorização de uma transportadora aérea de uma Parte Contratante, as autoridades competentes da outra Parte Contratante reconhecem todas as decisões relativas à capacidade e/ou à nacionalidade tomadas pelas autoridades competentes da primeira Parte Contratante em relação à referida transportadora aérea, como se tais decisões tivessem sido tomadas pelas suas próprias autoridades competentes, e não procedem a nenhum inquérito suplementar nessa matéria, exceto nos casos previstos no n.º 2.

2. Se, após a receção de um pedido de autorização de uma transportadora aérea ou após a concessão dessa autorização, as autoridades competentes da Parte Contratante recetora tiverem razões específicas, assentes numa dúvida razoável, para recear que, apesar da decisão tomada pelas autoridades competentes da outra Parte Contratante, as condições prescritas no artigo 3.º (Autorização) do presente Acordo para a concessão das devidas autorizações ou licenças não foram satisfeitas, devem avisar prontamente as autoridades competentes da outra Parte Contratante, fundamentando substancialmente os seus receios. Nessa eventualidade, qualquer das Partes Contratantes pode solicitar a realização de consultas, inclusive com representantes das autoridades competentes de ambas as Partes Contratantes, e/ou o envio de informações adicionais com pertinência para o caso, devendo tais pedidos ser atendidos o mais rapidamente possível. Se a questão permanecer sem solução, qualquer das Partes Contratantes pode remetê-la ao Comité Misto instituído nos termos do artigo 21.º (Comité Misto) do presente Acordo.

3. O presente artigo não abrange o reconhecimento de decisões relativas a:

- certificados ou licenças de segurança,
- medidas de segurança, ou
- seguros.

Artigo 5.º

Investimento

1. A Jordânia pode adotar disposições para permitir a participação maioritária e/ou o controlo efetivo de transportadoras aéreas da Jordânia pelos Estados-Membros ou por nacionais seus.

2. Após a verificação, pelo Comité Misto, em conformidade com o n.º 10 do artigo 21.º (Comité Misto), da existência de acordos recíprocos, as Partes Contratantes devem permitir a participação maioritária e/ou o controlo efetivo de transportadoras aéreas da Jordânia pelos Estados-Membros ou por nacionais seus, e de transportadoras aéreas da União Europeia pela Jordânia ou por nacionais seus.

3. Os projetos de investimento específicos nos termos do presente artigo devem ser aprovados mediante decisões prévias do Comité Misto instituído pelo presente Acordo. Tais decisões podem especificar as condições aplicáveis à operação dos serviços acordados nos termos do presente Acordo, bem como aos serviços entre países terceiros e as Partes Contratantes. O disposto no n.º 9 do artigo 21.º (Comité Misto), do presente Acordo não se aplicam a este tipo de decisões.

Artigo 6.º

Cumprimento das disposições legislativas e regulamentares

1. Ao entrarem, permanecerem ou saírem do território de uma Parte Contratante, as transportadoras aéreas da outra Parte Contratante devem cumprir as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis nesse território no que respeita à entrada ou saída de aeronaves afetas ao transporte aéreo internacional ou à operação e navegação de tais aeronaves.

2. Ao entrarem, permanecerem ou saírem do território de uma Parte Contratante, os passageiros, a tripulação ou a carga das transportadoras aéreas da outra Parte Contratante, ou terceiros em nome destes, devem cumprir as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis nesse território no que respeita à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulação ou carga transportados em aeronaves (incluindo a regulamentação no que respeita à entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controlo sanitário ou, no caso do correio, a regulamentação no domínio postal).

Artigo 7.º

Ambiente concorrencial

1. As Partes Contratantes reafirmam a aplicação ao presente Acordo dos princípios do capítulo II do título IV do Acordo de Associação.

2. As Partes Contratantes reconhecem ter como objetivo comum de garantir oportunidades justas e equitativas às transportadoras aéreas de ambas as partes para operar os serviços

acordados. Para atingir este objetivo, é necessário criar um ambiente equitativo e concorrencial para a operação de serviços aéreos. As Partes Contratantes reconhecem que, se as transportadoras aéreas operarem serviços aéreos numa base totalmente comercial e não beneficiarem de subsídios, a probabilidade de adotarem práticas concorrenciais leais será maior.

3. Se uma Parte Contratante considerar indispensável conceder auxílios estatais a uma transportadora aérea abrangida pelo presente Acordo para atingir um objetivo legítimo, deve verificar se essas subvenções são proporcionais ao objetivo, transparentes e concebidas de modo a minimizar, na medida do possível, as suas consequências negativas para as transportadoras aéreas da outra Parte Contratante. A Parte Contratante que pretende conceder tais subsídios deve informar a outra Parte Contratante da sua intenção e certificar-se da sua coerência com os critérios definidos no presente Acordo.

4. Se uma Parte Contratante constatar que no território da outra Parte Contratante existem condições, em especial devido a subsídios, incompatíveis com os critérios estabelecidos no n.º 3, que são suscetíveis de afetar negativamente as oportunidades justas e equitativas de concorrência oferecidas às suas transportadoras aéreas, pode apresentar observações à outra Parte Contratante. Além disso, pode requerer uma reunião do Comité Misto, conforme previsto no artigo 21.º (Comité Misto) do presente Acordo. As consultas devem ter início no prazo de 30 dias a contar da receção do pedido. Quando um diferendo não puder ser resolvido pelo Comité Misto, as Partes Contratantes salvaguardam a possibilidade de aplicar as respetivas medidas antissubsídios.

5. As medidas a que se refere o n.º 4 do presente artigo devem ser adequadas, proporcionadas e limitadas, no que respeita ao seu âmbito e duração, ao estritamente necessário. Devem ser exclusivamente destinadas às transportadoras aéreas que beneficiem de um subsídio ou das condições referidas no presente artigo, sem prejuízo do direito de qualquer das Partes Contratantes tomar medidas nos termos do artigo 23.º (Medidas de salvaguarda) do presente Acordo.

6. Cada uma das Partes Contratantes pode, mediante notificação da outra Parte Contratante, contactar as entidades governamentais responsáveis no território da outra Parte Contratante, a nível nacional, provincial ou local, para tratar de matérias relacionadas com o presente artigo.

7. O disposto no presente artigo aplica-se sem prejuízo das disposições legislativas e regulamentares das Partes Contratantes em matéria de obrigações de serviço público anos respetivos territórios.

Artigo 8.º

Oportunidades comerciais

Representantes das transportadoras aéreas

1. As transportadoras aéreas de cada uma das Partes Contratantes têm o direito de abrir escritórios no território da outra Parte Contratante para promoção e venda de transportes aéreos e atividades conexas.

2. As transportadoras aéreas de cada uma das Partes Contratantes têm direito, nos termos das disposições legislativas e regulamentares da outra Parte relativas à entrada, residência e emprego, a introduzir e manter no território da outra Parte Contratante o pessoal administrativo, de vendas, técnico, operacional e de outras especialidades, necessário para apoiar a prestação de serviços de transporte aéreo.

Assistência em escala

3. a) Sem prejuízo do disposto na alínea b), cada transportadora aérea goza dos direitos abaixo mencionados em matéria de assistência em escala no território da outra Parte contratante:
- i) direito de prestar o seu próprio serviço de assistência em escala («autoassistência em escala») ou, ao seu critério,
 - ii) direito de selecionar 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 Contratante e operarem no mercado;
- b) No caso das seguintes categorias de serviços de assistência em terra: assistência a bagagem, assistência a operações em pista, assistência a combustível e óleo e assistência a carga e correio, no que respeita ao tratamento físico da carga e do correio entre o terminal aéreo e a aeronave, os direitos concedidos ao abrigo da alínea a), subalíneas i) e ii), estão apenas sujeitos a restrições físicas ou operacionais decorrentes das disposições legislativas e regulamentares aplicáveis no território da outra Parte Contratante. Se essas restrições impedirem a autoassistência em escala e não existir concorrência efetiva entre fornecedores de serviços de assistência em escala, aqueles serviços devem ser oferecidos a todas as transportadoras aéreas em condições de igualdade e numa base não discriminatória; os preços dos referidos serviços não devem exceder o seu custo total, incluindo a remuneração razoável do ativo, após amortização.

Vendas, despesas realizadas localmente e transferência de fundos

4. Qualquer transportadora aérea de cada uma das Partes Contratantes pode comercializar serviços de transporte aéreo no território da outra Parte Contratante, diretamente e/ou, ao seu critério, por meio dos seus agentes de vendas, de outros intermediários por ela designados ou da internet. Cada transportadora aérea tem o direito de vender esses serviços de transporte e qualquer pessoa é livre de os adquirir na moeda do território em causa ou em qualquer outra moeda livremente convertível.

5. Cada transportadora aérea tem o direito de converter e remeter, a partir do território da outra Parte Contratante, para o seu próprio território e, exceto em caso de incompatibilidade com as disposições legislativas e regulamentares geralmente aplicáveis, para o país ou países da sua escolha, mediante pedido, as receitas obtidas localmente. A conversão e a remessa dessas receitas devem ser prontamente autorizadas, sem restrições nem imposições, à taxa de câmbio aplicável às transações e remessas correntes na data de apresentação do primeiro pedido de remessa pela transportadora.

6. As transportadoras aéreas de cada uma das Partes Contratantes são autorizadas a pagar as despesas realizadas localmente, incluindo a aquisição de combustível no território da outra Parte Contratante, em moeda local. As transportadoras aéreas de cada uma das Partes Contratantes podem, ao seu critério, pagar essas despesas no território da outra Parte Contratante em moeda livremente convertível, nos termos da legislação aplicável à moeda local.

Modalidades de cooperação

7. Ao explorar ou oferecer serviços nos termos do presente Acordo, qualquer transportadora aérea de uma das Partes Contratantes pode celebrar acordos de cooperação comercial, como os relativos à reserva de capacidade ou à partilha de códigos, com:

- a) Uma ou várias transportadoras aéreas das Partes Contratantes; e
- b) Uma ou várias transportadoras aéreas de um país terceiro; e
- c) Quaisquer fornecedores de serviços de transporte de superfície, terrestre ou marítimo,

desde que: i) todos os participantes nos referidos acordos disponham de autorização de rota adequada; e ii) os acordos preencham os requisitos em matéria de segurança operacional e de concorrência a que normalmente estão sujeitos. No caso dos transportes de passageiros vendidos em regime de partilha de códigos, o comprador deve ser informado, no ponto de venda e, em qualquer caso, antes do embarque, quanto ao fornecedor de transporte que irá prestar cada segmento do serviço.

8. a) No que se refere ao transporte de passageiros, os fornecedores de serviços de transporte de superfície não estão sujeitos às disposições legislativas e regulamentares aplicáveis ao transporte aéreo apenas com base no facto de esse transporte de superfície ser oferecido por uma transportadora aérea em seu próprio nome. Os fornecedores de transporte de superfície podem decidir participar em acordos de cooperação. A escolha de um acordo especial por parte dos fornecedores de transporte de superfície pode ter em conta, designadamente, o interesse dos consumidores e condicionamentos técnicos, económicos, de espaço e de capacidade;

b) Além disso, e sem prejuízo de qualquer outra disposição do presente Acordo, as transportadoras aéreas e os fornecedores indiretos de serviços de transporte de carga das Partes Contratantes são autorizados, sem restrições, a contratar serviços de transporte de carga de superfície em ligação com o transporte aéreo, de ou para quaisquer pontos situados no território da Jordânia e da União Europeia ou de países terceiros, nomeadamente serviços de 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 tem acesso às infraestruturas e aos serviços aduaneiros do aeroporto. As transportadoras aéreas podem 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 transportadoras aéreas e fornecedores indiretos de

transportes aéreos de carga. Esses serviços de transporte intermodal de carga podem ser oferecidos a um preço único, combinando o transporte aéreo e o transporte de superfície, desde que os expedidores não sejam induzidos em erro sobre as características do transporte.

Locação

9. a) As transportadoras aéreas de cada uma das Partes Contratantes têm o direito de fornecer os serviços acordados utilizando, em regime de locação, aeronaves e tripulações de quaisquer outras transportadoras aéreas, inclusive de países terceiros, desde que todos os participantes nesses acordos cumpram as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares normalmente aplicadas pelas Partes Contratantes a tais acordos;
- b) Nenhuma das Partes Contratantes pode exigir que as transportadoras aéreas que cedem o seu equipamento em regime de locação sejam titulares de direitos de tráfego na aceção do presente Acordo;
- c) A locação com tripulação (*wet-leasing*), por uma transportadora aérea das Partes Contratantes de uma aeronave de uma transportadora aérea de um país terceiro que não figure no anexo IV, para exercer direitos previstos no âmbito do presente Acordo, deve ter caráter excecional ou satisfazer necessidades temporárias. O contrato de locação deve ser submetido à aprovação prévia, quer da autoridade emissora da licença da transportadora aérea locadora, quer da autoridade competente da outra Parte Contratante em cujo território pretende operar a aeronave objeto do contrato de locação com tripulação.

Contratos de franquia e de utilização de marca

10. As transportadoras aéreas de cada uma das Partes Contratantes têm direito de celebrar contratos de franquia ou utilização de marca com empresas, incluindo transportadoras aéreas, de qualquer das Partes Contratantes ou de países terceiros, desde que as transportadoras aéreas tenham os poderes necessários e preencham as condições prescritas nas disposições legislativas e regulamentares aplicadas pelas Partes Contratantes a tais contratos, com destaque para aquelas que requerem a revelação da identidade da transportadora responsável pelo serviço.

Atribuição de faixas horárias nos aeroportos

11. A atribuição de faixas horárias nos aeroportos situados nos territórios das Partes Contratantes é realizada de modo independente, transparente e não discriminatório. Todas as transportadoras aéreas são tratadas em condições de igualdade e de forma equitativa. Em conformidade com o n.º 5 do artigo 21.º (Comité Misto), as Partes Contratantes podem requerer uma reunião do Comité Misto para procurar resolver quaisquer questões relacionadas com a aplicação do presente número.

Artigo 9.º

Direitos aduaneiros e fiscalidade

1. À chegada ao território de uma das Partes Contratantes, as aeronaves utilizadas no transporte aéreo internacional pelas transportadoras aéreas da outra Parte Contratante, o seu equipamento normal, combustível, lubrificantes, consumíveis

técnicos, equipamento de terra, peças sobressalentes (incluindo motores), provisões de bordo (incluindo, entre outros, alimentos e bebidas alcoólicas e não alcoólicas, tabaco e demais produtos para venda ou consumo dos passageiros, em quantidades limitadas, durante o voo) e outros artigos destinados ou usados exclusivamente durante a operação ou a manutenção da aeronave utilizada no transporte aéreo internacional estão 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 equiparáveis: a) cobrados pelas autoridades nacionais ou locais ou pela União Europeia; b) não baseados no custo dos serviços prestados, sob condição de esses equipamentos e provisões permanecerem a bordo da aeronave.

2. Numa base de reciprocidade, são igualmente isentos dos impostos, imposições, direitos, emolumentos e taxas referidos no n.º 1, com exceção das taxas sobre o custo dos serviços prestados:

- a) As provisões de bordo introduzidas ou fornecidas no território de uma Parte Contratante e embarcadas em quantidades razoáveis para consumo nos voos de partida das aeronaves que uma transportadora aérea da outra Parte Contratante utiliza no transporte aéreo internacional, ainda que essas provisões se destinem a ser consumidas num troço da viagem efetuado sobre o território da referida Parte Contratante;
- b) O equipamento de terra e as peças sobressalentes (incluindo motores) introduzidos no território de uma Parte Contratante para efeitos de assistência técnica, manutenção ou reparação das aeronaves que uma transportadora aérea da outra Parte Contratante utiliza no transporte aéreo internacional;
- c) Os combustíveis, lubrificantes e consumíveis técnicos introduzidos ou fornecidos no território de uma Parte Contratante para serem usados nas aeronaves que uma transportadora aérea da outra Parte Contratante utiliza no transporte aéreo internacional, ainda que esses aprovisionamentos se destinem a um troço da viagem efetuado sobre o referido território;
- d) O material impresso, previsto na legislação aduaneira de cada uma das Partes Contratantes, introduzido ou fornecido no território de uma Parte Contratante e embarcado para utilização nos voos de partida das aeronaves que uma transportadora aérea da outra Parte Contratante utiliza no transporte aéreo internacional, ainda que esses fornecimentos se destinem a um troço da viagem efetuado sobre o referido território; e
- e) O equipamento de segurança e de segurança operacional, para utilização nos aeroportos ou terminais de carga.

3. Sem prejuízo de outras disposições em sentido diverso, o disposto no presente Acordo não impede uma Parte Contratante de aplicar impostos, imposições, direitos, emolumentos ou taxas sobre o combustível fornecido no seu território, numa base não discriminatória, para utilização em aeronaves de uma transportadora aérea que opere entre dois pontos situados no seu território.

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

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

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

7. O disposto no presente Acordo não afeta o regime do IVA, com exceção do imposto sobre o volume de negócios aplicável às importações. O dispositivo das convenções vigentes entre um Estado-Membro e a Jordânia, destinadas a evitar a dupla tributação do rendimento e do capital, não é alterado pelo presente Acordo.

Artigo 10.º

Taxas de utilização dos aeroportos e das infraestruturas e serviços aeronáuticos

1. Cada uma das Partes Contratantes assegura que as taxas eventualmente impostas, pelas suas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança, às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante pela utilização dos serviços de controlo do tráfego aéreo e de navegação aérea sejam adequadas, razoáveis, relacionadas com os custos e não injustamente discriminatórias. Em qualquer caso, as condições de aplicação dessas taxas de utilização às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante não podem ser consideradas menos favoráveis do que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra transportadora aérea.

2. Cada uma das Partes Contratantes assegura que as taxas eventualmente impostas, pelas suas autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança, às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante pela utilização dos aeroportos, dos serviços de segurança da aviação e das infraestruturas e serviços conexos sejam adequadas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e equitativamente repartidas entre as diversas categorias de utilizadores. Essas taxas podem refletir, mas não exceder, o custo total, para as autoridades e organismos competentes em matéria de cobrança, da oferta das infraestruturas ou dos serviços aeroportuários e de segurança da aviação adequados, no aeroporto ou sistema aeroportuário. Tais taxas podem incluir uma razoável rentabilidade dos ativos, após amortização. As infraestruturas e os serviços sujeitos a essas taxas de utilização serão oferecidos segundo os princípios da eficácia e da economia. Em qualquer caso, as condições de aplicação dessas taxas de utilização às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante não podem ser consideradas menos favoráveis do que as mais favoráveis concedidas a qualquer outra transportadora aérea no momento da sua avaliação.

3. Cada uma das Partes Contratantes deve assegurar a realização de consultas entre as autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança no seu território e as transportadoras aéreas ou as suas organizações representativas que

utilizam as infraestruturas e serviços e deve velar por que as autoridades ou organismos competentes em matéria de cobrança e as transportadoras aéreas ou as suas organizações representativas troquem as informações necessárias para permitir uma análise adequada da razoabilidade das taxas, em conformidade com os princípios enunciados nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo. Cada uma das Partes Contratantes deve velar por que as autoridades competentes em matéria de cobrança avisem os utilizadores, com antecedência razoável, de qualquer proposta de alteração das taxas de utilização, de modo que essas autoridades possam ter em conta os pareceres dos utilizadores antes da introdução das alterações.

4. Nos processos de resolução de litígios em conformidade com o artigo 22.º (Resolução de diferendos e arbitragem) do presente Acordo, uma parte só é considerada em situação de incumprimento do disposto no presente artigo se: a) não proceder, num prazo razoável, à revisão da taxa ou prática que é objeto da queixa da outra Parte Contratante; ou b) na sequência dessa revisão, não adotar todas as medidas ao seu alcance para corrigir qualquer taxa ou prática inconsistente com o presente artigo.

Artigo 11.º

Preçário

1. As Partes Contratantes devem permitir que as tarifas sejam fixadas livremente pelas transportadoras aéreas segundo o princípio da livre e leal concorrência.

2. As Partes Contratantes não podem exigir que as tarifas sejam registadas.

3. As autoridades competentes podem realizar reuniões para debater questões como, entre outras, tarifas consideradas injustas, não razoáveis ou discriminatórias.

Artigo 12.º

Estatísticas

1. Cada uma das Partes Contratantes fornecerá à outra Parte Contratante os dados estatísticos requeridos pelas disposições legislativas e regulamentares internas e, mediante pedido, outros dados estatísticos disponíveis que possam razoavelmente ser exigidos para efeitos da análise da exploração dos serviços aéreos.

2. As Partes Contratantes cooperam no âmbito do Comité Misto, em conformidade com o artigo 21.º (Comité Misto) do presente Acordo, de modo a facilitar o intercâmbio de informações estatísticas para efeitos de controlo do desenvolvimento dos serviços aéreos objeto do presente Acordo.

TÍTULO II

COOPERAÇÃO REGULAMENTAR

Artigo 13.º

Segurança operacional da aviação

1. As Partes Contratantes asseguram que a sua legislação contempla, pelo menos, as normas especificadas na parte A do anexo III, nas condições indicadas abaixo.

2. As Partes Contratantes devem assegurar que as aeronaves matriculadas no território de uma Parte Contratante, que se suspeite que não cumprem as normas internacionais de segurança da aviação estabelecidas em aplicação da Convenção e que efetuam aterragens em aeroportos abertos ao tráfego aéreo internacional no território da outra Parte Contratante, sejam submetidas a inspeções na pista pelas autoridades competentes dessa outra Parte Contratante, a bordo e em torno da aeronave, para verificar a validade da sua documentação e da documentação respeitante à tripulação, bem como o seu estado aparente e o do seu equipamento.

3. Qualquer das Partes Contratantes pode solicitar a realização de consultas, a qualquer momento, sobre as normas de segurança aplicadas pela outra Parte Contratante.

4. Qualquer das autoridades competentes de uma das Partes Contratantes adota todas as medidas adequadas e imediatas, sempre que verifiquem que uma aeronave, um produto ou uma operação possam:

- a) Não satisfazer as normas mínimas estabelecidas em aplicação da Convenção ou da legislação especificada na parte A do anexo III do presente Acordo, consoante o caso;
- b) Suscitar sérias preocupações – na sequência de uma das inspeções previstas no n.º 2 – de que uma aeronave ou a sua exploração não obedecem às normas mínimas estabelecidas em aplicação da Convenção, da legislação especificada na parte A do anexo III do presente Acordo, ou da legislação jordana equivalente nos termos do n.º 1 do presente artigo, consoante o caso; ou
- c) Suscitar sérias preocupações de que não se mantêm em vigor nem são aplicadas, efetivamente, as normas mínimas estabelecidas em aplicação da Convenção, da legislação especificada na parte A do anexo III do presente Acordo, ou da legislação jordana equivalente nos termos do n.º 1 do presente artigo, consoante o caso.

5. Se as autoridades competentes de uma das Partes Contratantes tomarem medidas ao abrigo do n.º 4, devem informar prontamente as autoridades competentes da outra Parte Contratante da adoção de tais medidas, apresentando as razões que as motivaram.

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

Artigo 14.º

Segurança da aviação

1. As Partes Contratantes asseguram que a sua legislação contempla, pelo menos, as normas especificadas na parte B do anexo III do presente Acordo, nas condições abaixo indicadas.

2. Atendendo a que a garantia de segurança das aeronaves civis e dos seus passageiros e tripulações constitui uma condição prévia fundamental para a exploração de serviços aéreos internacionais, as Partes Contratantes reafirmam o seu mútuo compromisso de salvaguardar a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e, nomeadamente, as obrigações que

lhes incumbem por força da Convenção, da Convenção Relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio a 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia a 16 de dezembro de 1970, da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal a 23 de setembro de 1971, e do Protocolo para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos destinados à Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal a 24 de fevereiro de 1988, bem como da Convenção sobre a Marcação dos Explosivos Plásticos para Efeitos de Detecção, assinada em Montreal a 1 de março de 1991, na medida em que ambas as Partes Contratantes sejam partes nessas convenções e em todas as restantes convenções e protocolos no domínio da segurança da aviação civil que ambas celebraram.

3. Sempre que solicitado, as Partes Contratantes devem prestar toda a assistência mútua necessária para impedir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e infraestruturas de navegação aérea, bem como quaisquer outras ameaças contra a segurança da aviação civil.

4. Nas suas relações mútuas, as Partes Contratantes devem agir em conformidade com as normas de segurança da aviação e, na medida em que as apliquem, as práticas recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e designadas por anexos à Convenção, na medida em que tais disposições de segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes. Ambas as Partes Contratantes devem exigir que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território, os operadores que tenham o seu estabelecimento principal ou residência permanente no seu território e os operadores de aeroportos situados no seu território ajam em conformidade com as referidas disposições de segurança da aviação.

5. Cada uma das Partes Contratantes deve assegurar que, no seu território, sejam tomadas medidas efetivas para proteger as aeronaves, rastrear os passageiros e a sua bagagem de mão e efetuar os controlos adequados da tripulação, da carga (incluindo bagagem de porão) e das provisões de bordo, antes e durante o embarque ou o carregamento, e que essas medidas sejam adaptadas em caso de aumento do nível de ameaça. Cada uma das Partes Contratantes concorda que as suas transportadoras aéreas podem ser instadas a observar as disposições de segurança da aviação referidas no n.º 4, prescritas pela outra Parte Contratante, em matéria de entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte Contratante.

6. Cada uma das Partes Contratantes deve igualmente atender qualquer pedido da outra Parte no sentido da adoção de medidas de segurança especiais razoáveis contra uma determinada ameaça. A menos que não seja razoavelmente possível devido a uma emergência, cada uma das Partes Contratantes deve informar antecipadamente a outra Parte de quaisquer medidas de segurança especiais que tencione adotar e que possam ter impacto financeiro ou operacional significativo nos serviços de transporte aéreo prestados em conformidade com o presente Acordo. Qualquer das Partes Contratantes pode requerer uma reunião do Comité Misto para discutir essas medidas de segurança, conforme prevê o artigo 21.º (Comité Misto) do presente Acordo.

7. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, aeroportos ou infraestruturas de navegação aérea, as Partes Contratantes devem prestar-se assistência mútua, facilitando as comunicações e tomando outras medidas adequadas, de modo a pôr rapidamente termo, e em condições de segurança, a esse incidente ou ameaça.

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

9. Se uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte violou as disposições de segurança da aviação estabelecidas no presente artigo, deve pedir consultas imediatas da outra Parte Contratante.

10. Sem prejuízo do disposto no artigo 4.º (Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações) do presente Acordo, a incapacidade de alcançar um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias a contar da data de apresentação do referido pedido constitui motivo para reter, revogar, limitar ou impor condições às autorizações de exploração das transportadoras aéreas dessa outra Parte Contratante.

11. Se necessário, por força de uma ameaça imediata e excepcional, qualquer das Partes Contratantes pode tomar medidas interinas antes do termo do prazo de quinze (15) dias.

12. Em caso de plena observância, pela outra Parte Contratante, do disposto no presente artigo, as medidas adotadas nos termos do n.º 10 ficam suspensas.

Artigo 15.º

Gestão do tráfego aéreo

1. As Partes Contratantes asseguram que a sua legislação contempla as normas especificadas na parte C do anexo III do presente Acordo, nas condições abaixo indicadas.

2. As Partes Contratantes comprometem-se a desenvolver o mais elevado nível de cooperação no domínio da gestão do tráfego aéreo a fim de alargar o Céu Único Europeu à Jordânia, com vista a reforçar as atuais normas de segurança e a eficácia global das normas gerais de tráfego aéreo na Europa, a otimizar a capacidade e a reduzir ao mínimo os atrasos. Para o efeito, deve ser assegurada a participação adequada da Jordânia no Comité do Céu Único. O Comité Misto é responsável por verificar e facilitar a cooperação no domínio da gestão do tráfego aéreo.

3. Para facilitar a aplicação da legislação relativa ao Céu Único Europeu nos respetivos territórios:

a) A Jordânia deve adotar as medidas necessárias para ajustar as suas estruturas institucionais de gestão do tráfego aéreo ao

Céu Único Europeu, nomeadamente através da criação de organismos nacionais de fiscalização competentes que, pelo menos no plano funcional, sejam independentes dos prestadores de serviços de navegação aérea; e

b) A União Europeia deve associar a Jordânia às iniciativas operacionais relevantes nos domínios de serviços de navegação aérea, espaço aéreo e interoperabilidade decorrentes do Céu Único Europeu, nomeadamente envolvendo o mais rapidamente possível a Jordânia na criação de blocos funcionais de espaço aéreo ou estabelecendo uma coordenação adequada no âmbito do SESAR.

Artigo 16.º

Ambiente

1. As Partes Contratantes reconhecem a importância da proteção ambiental aquando da definição e da aplicação da política de aviação internacional.

2. As Partes Contratantes reconhecem a importância de cooperarem e, no âmbito dos debates multilaterais, considerarem os efeitos da aviação no plano ambiental e económico, bem como garantirem que as eventuais medidas de redução de impacto sejam totalmente coerentes com os objetivos do presente Acordo.

3. Nenhuma das disposições do presente Acordo pode ser interpretada como limitando o direito de as autoridades competentes de uma das Partes Contratantes adotarem todas as medidas adequadas, no quadro da sua competência soberana, para prevenir ou, de algum modo, fazer face aos impactos ambientais do transporte aéreo, desde que essas medidas sejam totalmente coerentes com os seus direitos e obrigações à luz do direito internacional e aplicadas sem distinção de nacionalidade.

4. As Partes Contratantes asseguram que a sua legislação contempla as normas especificadas na parte D do anexo III do presente Acordo.

Artigo 17.º

Defesa do consumidor

As Partes Contratantes asseguram que a sua legislação contempla as normas relativas ao transporte aéreo especificadas na parte E do anexo III do presente Acordo.

Artigo 18.º

Sistemas informatizados de reservas

As Partes Contratantes Contratantes asseguram que a sua legislação contempla as normas especificadas na parte F do anexo III do presente Acordo.

Artigo 19.º

Aspetos sociais

As Partes Contratantes Contratantes asseguram que a sua legislação contempla as normas relativas ao transporte aéreo especificadas na parte G do anexo III do presente Acordo.

TÍTULO III

DISPOSIÇÕES INSTITUCIONAIS

Artigo 20.º

Interpretação e aplicação

1. As Partes tomam todas as medidas adequadas, de carácter geral ou especial, para assegurar o cumprimento das obrigações decorrentes do presente Acordo e renunciam a quaisquer medidas que possam pôr em causa a realização dos objetivos do Acordo.
2. Cada uma das Partes é responsável, no seu território, pela aplicação adequada do presente Acordo e, em particular, da legislação que estabelece as normas especificadas no anexo III.
3. Cada uma das Partes presta à outra Parte todas as informações e assistência necessárias em caso de investigação de eventuais infrações que essa outra Parte cometa no âmbito das suas competências previstas pelo presente Acordo.
4. Sempre que uma das Partes aja ao abrigo dos poderes que lhe são conferidos pelo presente Acordo em questões de interesse da outra Parte e que digam respeito às autoridades ou empresas dessa outra Parte, as autoridades competentes desta última devem ser plenamente informadas e deve ser-lhes dada a possibilidade de apresentarem observações antes da adoção de uma decisão final.

Artigo 21.º

Comité Misto

1. É criado um comité, composto por representantes das Partes (a seguir designado «Comité Misto»), responsável pela gestão do presente Acordo e por assegurar a sua correta aplicação. Para o efeito, formula recomendações e toma decisões nos casos previstos no presente Acordo.
2. As decisões do Comité Misto são adotadas conjuntamente e têm carácter vinculativo para as Partes. São executadas pelas Partes segundo as suas próprias regras.
3. O Comité Misto adota o seu regulamento interno por meio de uma decisão.
4. O Comité Misto reúne-se como e quando necessário. Qualquer das Partes pode solicitar a convocação de uma reunião.
5. As Partes podem também solicitar uma reunião do Comité Misto para procurar resolver questões relacionadas com a interpretação ou a aplicação do presente Acordo. Essa reunião deve ter lugar o mais brevemente possível e, salvo acordo das Partes em contrário, o mais tardar dois meses a contar da data de receção do pedido.

6. Para efeitos da aplicação correta do presente Acordo, as Partes trocam informações e, a pedido de qualquer delas, efetuam consultas no âmbito do Comité Misto.

7. Se uma das Partes considerar que uma decisão do Comité Misto não foi adequadamente aplicada pela outra Parte, a primeira pode requerer a apreciação da questão pelo Comité Misto. Se o Comité Misto não puder resolver a questão no prazo de dois meses a contar da sua apresentação, a Parte requerente pode tomar medidas de salvaguarda adequadas, nos termos do artigo 23.º (Medidas de salvaguarda) do presente Acordo.

8. As decisões do Comité Misto especificam a data da sua aplicação no território das Partes Contratantes Contratantes, bem como qualquer outra informação com eventual interesse para os operadores económicos.

9. Sem prejuízo do n.º 2, se o Comité Misto não decidir sobre determinada questão no prazo de seis meses a contar da data em que esta lhe tiver sido apresentada, as Partes podem adotar as medidas de salvaguarda temporárias que se revelem adequadas, nos termos do artigo 23.º (Medidas de salvaguarda) do presente Acordo.

10. O Comité Misto examina as questões relativas a investimentos bilaterais, em caso de participação maioritária, ou a mudanças no controlo efetivo das transportadoras aéreas das Partes.

11. O Comité Misto promove também a cooperação:

- a) Encorajando o intercâmbio de peritos sobre novas iniciativas e novidades legislativas ou regulamentares, nomeadamente nos domínios da segurança, da segurança operacional, do ambiente, da infra-estrutura aeronáutica (incluindo faixas horárias), do ambiente concorrencial e da defesa do consumidor;
- b) Realizando uma análise periódica dos efeitos sociais da aplicação do Acordo, nomeadamente a nível do emprego, e procurando respostas adequadas para as preocupações consideradas legítimas;
- c) Estudando áreas potenciais de aperfeiçoamento do Acordo, incluindo recomendações com vista à sua revisão;
- d) Acordando, com base em consenso, propostas, abordagens ou documentos de natureza processual diretamente relacionados com o funcionamento do Acordo.

12. As Partes Contratantes partilham o objetivo de maximizar as vantagens para os consumidores, companhias aéreas, trabalhadores e comunidades através da extensão do presente Acordo, de modo incluir os países terceiros. Para o efeito, o Comité Misto deve trabalhar no sentido de elaborar uma proposta sobre as condições e os procedimentos, incluindo eventuais alterações ao presente Acordo, que se revelem necessários para que os países terceiros possam ser partes no presente Acordo.

*Artigo 22.º***Resolução de diferendos e arbitragem**

1. As Partes Contratantes podem pedir ao Conselho de Associação, instituído nos termos do Acordo de Associação, que examine os eventuais diferendos relativos à aplicação ou interpretação do presente Acordo que não tenham sido resolvidos em conformidade com o artigo 21.º (Comité Misto) do presente Acordo.

2. O Conselho de Associação instituído nos termos do Acordo de Associação pode resolver o diferendo através de uma decisão.

3. As Partes Contratantes adotam as medidas necessárias para aplicar a decisão a que se refere o n.º 2.

4. Se as Partes Contratantes não forem capazes de resolver no âmbito do Comité Misto ou nos termos do n.º 2 o diferendo em causa, este deve ser submetido, a pedido de uma das Partes Contratantes, a um painel de arbitragem composto de três árbitros, segundo o procedimento a seguir estabelecido:

a) Cada uma das Partes Contratantes nomeia um árbitro no prazo de sessenta (60) dias a contar da data de receção da notificação do pedido de arbitragem pelo painel de arbitragem, apresentado pela outra Parte por via diplomática; o terceiro árbitro é nomeado pelos dois primeiros no prazo adicional de sessenta (60) dias. Se uma das Partes Contratantes não nomear um árbitro no prazo acordado ou se o terceiro árbitro não for nomeado no prazo acordado, qualquer das Partes Contratantes pode solicitar ao Presidente do Conselho da ICAO que nomeie um ou mais árbitros, conforme necessário;

b) O terceiro árbitro, nomeado nos termos da alínea a), deve ser nacional de um país terceiro e agir como presidente do painel de arbitragem;

c) O painel de arbitragem aprova o seu regulamento interno; e

d) Sem prejuízo da decisão final do painel de arbitragem, as despesas iniciais da arbitragem são repartidas equitativamente pelas Partes Contratantes.

5. A pedido de uma das Partes Contratantes e na pendência da decisão final do painel, o painel de arbitragem pode ordenar à outra Parte Contratante que adote medidas cautelares provisórias.

6. As decisões, provisórias ou definitivas, do painel de arbitragem têm carácter vinculativo para as Partes Contratantes.

7. Se uma das Partes Contratantes não acatar uma decisão tomada pelo painel de arbitragem ao abrigo do presente artigo no prazo de trinta (30) dias a contar da sua notificação, a outra Parte Contratante pode, enquanto se mantiver o incumprimento, limitar, suspender ou revogar os direitos ou privilégios que tiver concedido à Parte Contratante em falta no âmbito do presente Acordo.

*Artigo 23.º***Medidas de salvaguarda**

1. As Partes Contratantes adotam todas as medidas gerais ou específicas necessárias ao cumprimento das obrigações que lhes incumbem por força do presente Acordo. As Partes Contratantes garantem o cumprimento dos objetivos estabelecidos no presente Acordo.

2. Se uma das Partes Contratantes considerar que a outra não cumpriu uma das obrigações que lhe incumbem por força do presente Acordo, pode adotar as medidas de salvaguarda adequadas. As medidas de salvaguarda devem ser limitadas em âmbito e duração ao estritamente necessário para remediar a situação ou manter o equilíbrio do presente Acordo. É concedida prioridade às medidas que menos afetem o funcionamento do presente Acordo.

3. A Parte Contratante que tencione tomar medidas de salvaguarda notifica a outra Parte Contratante através do Comité Misto e fornece todas as informações relevantes.

4. As Partes Contratantes dão imediatamente início a consultas no âmbito do Comité Misto para encontrar uma solução mutuamente aceitável.

5. Sem prejuízo do disposto na alínea d) do artigo 3.º (Autorização), na alínea d) no artigo 4.º (Recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações) e nos artigos 13.º (Segurança operacional da aviação) e 14.º (Segurança da aviação), a Parte Contratante em causa não pode tomar medidas de salvaguarda antes de decorrido o prazo de um mês a contar da data da notificação prevista no n.º 3, salvo se o processo de consultas previsto no n.º 4 tiver sido concluído antes do termo do prazo fixado.

6. A Parte Contratante em causa deve notificar sem demora o Comité Misto das medidas tomadas, fornecendo todas as informações pertinentes.

7. As medidas tomadas nos termos do presente artigo são suspensas logo que a Parte Contratante em falta cumprir o disposto no presente Acordo.

*Artigo 24.º***Cobertura geográfica do Acordo**

As Partes Contratantes comprometem-se a manter um diálogo constante de modo a assegurar a coerência do presente Acordo com o Processo de Barcelona, tendo em vista, como objetivo final, um Espaço de Aviação Comum Euromediterrânico. Por conseguinte, a possibilidade de mútuo acordo sobre alterações que tenham em conta acordos de aviação euromediterrânicos semelhantes deve ser estudada no âmbito do Comité Misto, em conformidade com o n.º 11 do artigo 21.º (Comité Misto).

Artigo 25.º

Relação com outros acordos

1. O disposto no presente Acordo prevalece sobre as correspondentes disposições dos acordos bilaterais vigentes entre a Jordânia e os Estados-Membros. Os atuais direitos de tráfego decorrentes desses acordos bilaterais, que não sejam abrangidos pelo presente Acordo, podem, todavia, continuar a ser exercidos, desde que não se verifique qualquer discriminação entre transportadoras aéreas da União Europeia com base na nacionalidade.
2. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do presente artigo, e sob reserva do disposto no artigo 27.º (Denúncia), em caso de denúncia ou de cessação da aplicação provisória do presente Acordo, as Partes Contratantes podem, antes da denúncia, acordar sobre o regime aplicável aos serviços aéreos entre os respetivos territórios.
3. Se as Partes Contratantes aderirem a um acordo multilateral ou aprovarem uma decisão adotada pela ICAO ou outra organização internacional que trate de matérias reguladas pelo presente Acordo, consultam o Comité Misto para determinar se o presente Acordo deve ser revisto para ter em conta essa evolução.
4. O presente Acordo não prejudica as decisões adotadas pelas duas Partes Contratantes de aplicar futuras recomendações que possam ser formuladas pela ICAO. As Partes Contratantes não devem invocar o presente Acordo, nem qualquer parte do mesmo, para justificar a sua oposição à apreciação, no âmbito da ICAO, de políticas alternativas sobre quaisquer matérias abrangidas pelo presente Acordo.

Artigo 26.º

Alterações

1. Se uma das Partes Contratantes pretender alterar o disposto no presente Acordo, notifica o Comité Misto em conformidade, para que este tome uma decisão. A alteração do presente Acordo entra em vigor após a conclusão dos procedimentos internos de cada uma das Partes Contratantes.
2. O Comité Misto pode decidir modificar os anexos do presente Acordo mediante proposta de uma das Partes Contratantes e nos termos do presente artigo.
3. O presente Acordo não prejudica o direito de cada Parte Contratante de adotar unilateralmente nova legislação ou de alterar a legislação vigente em matéria de transportes aéreos ou num domínio associado mencionado no anexo III, desde que respeite o princípio da não-discriminação e o disposto no presente Acordo.
4. Logo que uma Parte Contratante elaborar nova legislação no domínio do transporte aéreo ou numa das áreas conexas

abrangidas pelo anexo III, que possa afetar o bom funcionamento do presente Acordo, deve informar e consultar a outra Parte Contratante de forma tão estreita quanto possível. A pedido de uma das Partes Contratantes Contratantes, pode realizar-se, no Comité Misto, uma troca preliminar de pontos de vista.

5. Logo que uma Parte Contratante adotar nova legislação ou alterações à legislação em vigor no domínio do transporte aéreo ou numa das áreas conexas enumeradas no anexo III, que possam afetar o bom funcionamento do presente Acordo, deve notificar a outra Parte Contratante, o mais tardar trinta dias após a sua adoção. A pedido de qualquer das Partes Contratantes, o Comité Misto procede, no prazo de sessenta (60) dias, a uma troca de pontos de vista sobre as repercussões dessa nova legislação ou alteração no funcionamento adequado do presente Acordo.

6. Na sequência da troca de pontos de vista referida no n.º 5, o Comité Misto:

- a) Adota uma decisão de revisão do anexo III do presente Acordo por forma a nele integrar, se necessário, numa base de reciprocidade, a nova legislação ou a alteração em causa;
- b) Adota uma decisão determinando que a nova legislação ou a alteração em questão é considerada conforme com o presente Acordo; ou
- c) Recomenda quaisquer outras medidas, a adotar num prazo razoável, para salvaguardar o funcionamento adequado do presente Acordo.

Artigo 27.º

Denúncia

1. O presente Acordo é celebrado por um período ilimitado.
2. Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte Contratante, por via diplomática, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. A notificação é enviada simultaneamente à ICAO. O presente Acordo cessa às 24.00 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:
 - a) A notificação for retirada por acordo das Partes Contratantes antes de terminado este prazo; ou
 - b) A Parte Contratante, que não a parte que tiver denunciado o Acordo, solicitar um período de tempo mais longo, que não deve exceder 18 meses, de modo a garantir a negociação satisfatória do regime subsequente aplicável aos serviços aéreos entre os seus respetivos territórios.

*Artigo 28.º***Registo na Organização da Aviação Civil Internacional e no Secretariado da Organização das Nações Unidas**

O presente Acordo e todas as suas eventuais alterações devem ser registados na ICAO e no Secretariado da Organização das Nações Unidas.

*Artigo 29.º***Entrada em vigor**

1. O presente Acordo entra em vigor no prazo de um mês a contar da data da última nota diplomática trocada entre as Partes Contratantes confirmando a conclusão de todas as formalidades necessárias. Para efeitos deste intercâmbio de notas, o Reino Hachemita da Jordânia entrega ao Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia a sua nota diplomática dirigida à União Europeia e aos seus Estados-Membros e o Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia entrega ao Reino Hachemita da Jordânia a nota diplomática da União Europeia e dos seus Estados-Membros. A nota diplomática da União Europeia e dos seus Estados-Membros deve incluir as comunicações de cada Estado-Membro confirmando a conclusão de as formalidades necessárias à entrada em vigor do presente Acordo.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do presente artigo, as Partes Contratantes acordam na aplicação provisória do presente Acordo a partir do primeiro dia do mês que se segue à primeira das duas datas seguintes: i) a data da última nota em que as partes se tenham notificado reciprocamente da conclusão dos procedimentos necessários para a aplicação provisória do presente Acordo ou ii) sob reserva dos procedimentos internos e/ou da legislação nacional das Partes Contratantes, consoante aplicável, a data do primeiro aniversário da assinatura do Acordo.

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

Feito em Bruxelas, aos quinze de dezembro de dois mil e dez, em duplo exemplar, nas línguas alemã, búlgara, checa, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, romena, sueca e árabe, fazendo igualmente fé todos os textos. Spanish, Swedish and Arabic languages, each text being equally authentic.

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



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България



Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



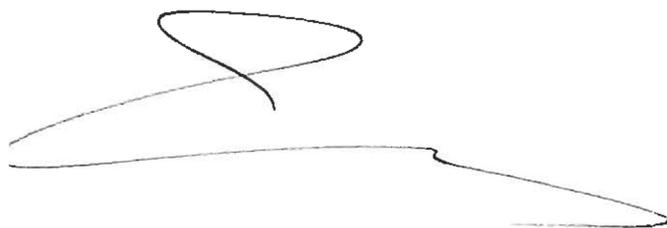
Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



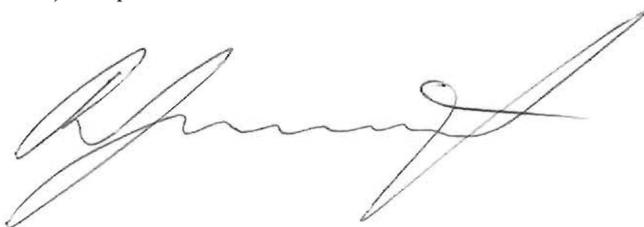
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία

A handwritten signature in Greek, appearing to be 'Εκκλαρουλε', written in a cursive style.

Latvijas Republikas vārdā –

A handwritten signature in Latvian, written in a cursive style.

Lietuvos Respublikos vardu

A handwritten signature in Lithuanian, written in a cursive style.

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A handwritten signature for Luxembourg, appearing to be 'Eisenborth d.', written in a cursive style.

A Magyar Köztársaság részéről

A handwritten signature for Hungary, written in a cursive style.

Għal Malta

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. van der Laan' with a long, sweeping horizontal stroke at the end.

Für die Republik Österreich

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Doris Drees' with a large, rounded 'D' at the start.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Grzegorz' with a long, sweeping horizontal stroke at the end.

Pela República Portuguesa

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'José' with a long, sweeping horizontal stroke at the end.

Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

عن المملكة الأردنية الهاشمية

—

ANEXO I

SERVIÇOS ACORDADOS E ROTAS ESPECIFICADAS

1. O presente anexo é abrangido pelas disposições transitórias constantes do anexo II do presente Acordo.
 2. Cada uma das Partes Contratantes concede às transportadoras aéreas da outra Parte Contratante o direito de operar serviços de transporte aéreo nas seguintes rotas especificadas:
 - a) No caso das transportadoras aéreas da União Europeia: Pontos na União Europeia – um ou mais pontos intermédios nos países Euromed, países EACE, ou países enumerados no anexo IV – um ou mais pontos na Jordânia;
 - b) No caso das transportadoras aéreas da Jordânia: Pontos na Jordânia – um ou mais pontos intermédios nos países Euromed, países EACE ou países enumerados no anexo IV – um ou mais pontos na União Europeia.
 3. Os serviços operados nos termos do disposto no n.º 2 do presente anexo têm origem ou destino no território da Jordânia, no caso das transportadoras aéreas da Jordânia, e no território da União Europeia, no caso das transportadoras aéreas comunitárias.
 4. As transportadoras aéreas de cada uma das Partes Contratantes podem, ao seu critério, numa ou em todas as rotas:
 - a) Operar voos num único sentido ou em ambos os sentidos;
 - b) Combinar diferentes números de voo numa única operação de aeronave;
 - c) Servir pontos intermédios, conforme especificado no n.º 2 do presente anexo, e pontos nos territórios das Partes Contratantes, 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) Efetuar escalas em quaisquer pontos, dentro e fora do território de qualquer das Partes Contratantes;
 - g) Transportar tráfego em trânsito através do território da outra Parte Contratante; and
 - h) Combinar tráfego na mesma aeronave, independentemente da origem desse tráfego.
 5. As Partes Contratantes autorizam as transportadoras aéreas a definir a frequência e a capacidade de transporte aéreo internacional oferecidas, segundo considerações comerciais de mercado. Por força desse direito, as Partes Contratantes não devem limitar unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade do serviço, nem o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas transportadoras aéreas da outra Parte Contratante, exceto por motivos de ordem aduaneira, técnica, operacional, ambiental ou de proteção sanitária.
 6. As transportadoras aéreas de cada uma das Partes Contratantes podem operar, nomeadamente mas não exclusivamente no âmbito de acordos de partilha de código, entre quaisquer pontos situados num país terceiro não incluído nas rotas especificadas, desde que não exerçam direitos de quinta liberdade.
-

ANEXO II

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

1. A execução e a aplicação das disposições do presente Acordo, nomeadamente as normas especificadas no anexo III, com exceção da parte B desse anexo, devem ser objeto de uma avaliação sob a responsabilidade da União Europeia validada por uma decisão do Comité Misto. Essa avaliação deve ser efetuada na primeira das duas datas seguintes: i) a data em que a Jordânia notificar o Comité Misto da conclusão do processo de harmonização com base no anexo III do presente Acordo, ou ii) um ano após a entrada em vigor do presente Acordo.
 2. Sem prejuízo do disposto no anexo I, os serviços acordados e as rotas especificadas no presente Acordo não incluem, até ser adotada a decisão referida no n.º 1 do presente anexo, o direito de as transportadoras aéreas das Partes Contratantes exercerem direitos de quinta liberdade incluindo, no caso das transportadoras aéreas da Jordânia, entre pontos no território da União Europeia. Contudo, todos os direitos de tráfego já concedidos por um dos acordos bilaterais entre a Jordânia e os Estados-Membros da União Europeia podem continuar a ser exercidos na medida em que não se verifique qualquer discriminação entre transportadoras aéreas da União Europeia com base na nacionalidade.
 3. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do presente anexo, a execução e a aplicação das normas de segurança especificadas na parte B do anexo III devem ser objeto de uma avaliação sob a responsabilidade da União Europeia validada por uma decisão do Comité Misto. As partes confidenciais da legislação de segurança indicada na parte B do anexo III apenas devem ser partilhadas com a Jordânia uma vez adotada a referida decisão.
 4. Todas as transportadoras aéreas das Partes Contratantes beneficiarão do direito previsto na subalínea i) da alínea a) do artigo 8.º («Autoassistência em escala») no que se refere ao Queen Alia International Airport, o mais tardar em 1 de janeiro de 2016. Entretanto, todos os serviços de assistência em escala nesse aeroporto devem ser disponibilizados em condições de igualdade e numa base não discriminatória a todas as transportadoras aéreas; os preços dos referidos serviços não devem exceder o seu custo total, incluindo uma remuneração razoável dos ativos, após amortização.
-

ANEXO III

LISTA DAS REGRAS APLICÁVEIS À AVIAÇÃO CIVIL

A. SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO

N.º 3922/91

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

com a redação que lhe foi dada pelo seguinte ato:

- Regulamento (CE) n.º 2176/96 da Comissão, de 13 de novembro de 1996, que adapta ao progresso científico e técnico o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho
- Regulamento (CE) n.º 1069/1999 da Comissão, de 25 maio 1999, que adapta ao progresso científico e técnico o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho
- Regulamento (CE) n.º 2871/2000 da Comissão, de 28 de dezembro de 2000, que adapta ao progresso científico e técnico o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho
- Regulamento (CE) n.º 1592/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2002, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º e artigos 12.º e 13.º, com exceção do n.º 1 do artigo 4.º do segundo período do n.º 2 do artigo 8.º e dos anexos I, II e III. No que se refere à aplicação do artigo 12.º, onde se lê «Estados-Membros» deve ler-se «Estados-Membros da União Europeia».

- Regulamento (CE) n.º 1899/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil
- Regulamento (CE) n.º 1900/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil
- Regulamento (CE) n.º 8/2008 da Comissão, de 11 dezembro 2007, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil
- Regulamento (CE) n.º 859/2008 da Comissão, de 20 de agosto de 2008, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º e artigos 12.º e 13.º, com exceção do n.º 1 do artigo 4.º do segundo período do n.º 2 do artigo 8.º e dos anexos I a III. No que se refere à aplicação do artigo 12.º, onde se lê «Estados-Membros» deve ler-se «Estados-Membros da União Europeia».

N.º 216/2008

Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 68.º, com exceção do artigo 65.º, do segundo período do n.º 1 e do n.º 4 do artigo 69.º e dos anexos I a VI

N.º 94/56

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º

N.º 2003/42

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

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

N.º 1702/2003

Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão, de 24 de setembro de 2003, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção, com a redação que lhe foi dada pelos seguintes atos:

- Regulamento (CE) n.º 381/2005 da Comissão, de 7 março 2005, relativo à alteração do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção
- Regulamento (CE) n.º 706/2006 da Comissão, de 8 de maio de 2006, relativo à alteração do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 no que respeita ao período durante o qual os Estados-Membros podem emitir licenças de duração limitada
- Regulamento (CE) n.º 335/2007 da Comissão, de 28 de março de 2007, que altera o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 no que respeita às regras de execução relativas à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos
- Regulamento (CE) n.º 375/2007 da Comissão, de 30 de março de 2007, relativo à alteração do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção
- Regulamento (CE) n.º 287/2008 da Comissão, de 28 de março de 2008, relativo ao prolongamento do prazo de validade previsto no n.º 3 do artigo 2.º-C do Regulamento (CE) n.º 1702/2003
- Regulamento (CE) n.º 1057/2008 da Comissão, de 27 de outubro de 2008, que altera o apêndice II do anexo do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 no que respeita ao certificado de avaliação da aeronavegabilidade (Formulário 15a da EASA)

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 4.º e anexo. Os períodos transitórios referidos no presente Acordo devem ser fixados pelo Comité Misto.

No 2042/2003

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

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

Com a redação que lhe foi dada pelos seguintes atos:

- Regulamento (CE) n.º 707/2006 da Comissão, de 8 de maio de 2006, que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 no que respeita aos certificados de duração limitada, assim como os anexos I e III
- Regulamento (CE) n.º 376/2007 da Comissão, de 30 março 2007, que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas
- Regulamento (CE) n.º 1056/2008 da Comissão, de 27 de outubro de 2008, que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas

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

B. SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

N.º 300/2008

Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 18.º, artigo 21.º, n.ºs 2 e 3 do artigo 24.º e anexo

N.º 820/2008

Regulamento (CE) n.º 820/2008 da Comissão, de 8 de agosto de 2008, que estabelece medidas para a aplicação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 6.º, anexo e Apêndice 1

N.º 1217/2003

Regulamento (CE) n.º 1217/2003 da Comissão, de 4 de julho de 2003, que estabelece especificações comuns para os programas nacionais de controlo da qualidade da segurança no setor da aviação civil

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

N.º 1486/2003

Regulamento (CE) n.º 1486/2003 da Comissão, de 22 de agosto de 2003, que estabelece procedimentos para as inspeções da Comissão no domínio da segurança da aviação civil

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 16.º

N.º 1138/2004

Regulamento (CE) n.º 1138/2004 da Comissão, de 21 de junho de 2004, que estabelece uma delimitação comum das áreas críticas das zonas restritas de segurança nos aeroportos

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 8.º

C. GESTÃO DO TRÁFEGO AÉREO

N.º 549/2004

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

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

N.º 550/2004

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 19.º

N.º 551/2004

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 11.º

N.º 552/2004

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 12.º

N.º 2096/2005

Regulamento (CE) n.º 2096/2005 da Comissão, de 20 de dezembro de 2005, que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea, com a redação que lhe foi dada pelos seguintes atos:

— Regulamento (CE) n.º 1315/2007 da Comissão, de 8 de novembro de 2007, relativo à supervisão da segurança na gestão do tráfego aéreo e que altera o Regulamento (CE) n.º 2096/2005

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 9.º e anexos I a V

— Regulamento (CE) n.º 482/2008 da Comissão, de 30 de maio de 2008, que estabelece um sistema de garantia de segurança do software, a aplicar pelos prestadores de serviços de navegação aérea, e que altera o anexo II do Regulamento (CE) n.º 2096/2005

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 5.º e anexos I e II

N.º 2150/2005

Regulamento (CE) n.º 2150/2005 da Comissão, de 23 de dezembro de 2005, que estabelece regras comuns para a utilização flexível do espaço aéreo

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 9.º e anexo

N.º 1794/2006

Regulamento (CE) n.º 1794/2006 da Comissão, de 6 de dezembro de 2006, que estabelece o regime comum de tarifação dos serviços de navegação aérea

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 17.º, artigos 18.º e 19.º e anexos I a VI

D. AMBIENTE

N.º 2006/93

Diretiva 2006/93/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa à regulação da exploração dos aviões que dependem do anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, volume 1, segunda parte, capítulo 3, segunda edição (1988)

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 6.º e anexos I e II

N.º 2002/30

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

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

N.º 2002/49

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

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

E. DEFESA DO CONSUMIDOR

N.º 90/314

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 10.º

N.º 93/13

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

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

N.º 95/46

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 34.º

N.º 2027/97

Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente

com a redação que lhe foi dada pelo seguinte ato:

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 8.º

N.º 261/2004

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

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 17.º

N.º 1107/2006

Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho de 2006, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo

Disposições aplicáveis: artigos 1.º a 17.º e anexos I e II

F. SISTEMAS INFORMATIZADOS DE RESERVA

N.º 80/2009

Regulamento (CE) n.º 80/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de janeiro de 2009, relativo a um código de conduta para os sistemas informatizados de reserva e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 2299/89 do Conselho

G. ASPETOS SOCIAIS

N.º 1989/391

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

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

N.º 2003/88

Diretiva 2003/88/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de novembro de 2003, relativa a determinados aspetos da organização do tempo de trabalho

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

N.º 2000/79

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

ANEXO IV

LISTA DOS OUTROS ESTADOS REFERIDOS NOS ARTIGOS 3.º E 4.º E NO ANEXO I

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

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 1153/2012 DO CONSELHO

de 3 de dezembro de 2012

que institui um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de couros e peles acamurçados originários da República Popular da China na sequência de um reexame da caducidade em conformidade com o artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1225/2009

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Federation («requerente»), que representa mais de 50 % da produção total da União de couros e peles acamurçados.

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1225/2009 do Conselho, de 30 de novembro de 2009, relativo à defesa contra as importações objeto de *dumping* dos países não membros da Comunidade Europeia ⁽¹⁾ («regulamento de base»), nomeadamente o artigo 9.º, n.º 4, e o artigo 11.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta apresentada pela Comissão Europeia, após consulta ao Comité Consultivo,

Considerando o seguinte:

A. PROCEDIMENTO

1. Medidas em vigor

(1) O Conselho, na sequência de um inquérito *anti-dumping* («inquérito inicial»), instituiu, através do Regulamento (CE) n.º 1338/2006 ⁽²⁾, um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de couros e peles acamurçados atualmente classificados no código NC 4114 10 10 e 4114 10 90, originários da República Popular da China («RPC» ou «país em causa») («medidas *anti-dumping* definitivas»). As medidas assumiram a forma de um direito *ad valorem* a nível de 58,9 %.

2. Pedido de um reexame da caducidade

(2) Na sequência da publicação de um aviso de caducidade iminente ⁽³⁾ das medidas *anti-dumping* definitivas em vigor, a Comissão recebeu, em 14 de junho de 2011, um pedido de início de um reexame da caducidade dessas medidas ao abrigo do artigo 11.º, n.º 2, do regulamento de base. O pedido foi apresentado pela UK Leather

(3) O pedido baseou-se no facto de a caducidade das medidas *anti-dumping* definitivas poder conduzir a uma continuação do *dumping* e do prejuízo para a indústria da União.

3. Início de um reexame da caducidade

(4) Tendo determinado, após consulta ao Comité Consultivo, que existiam elementos de prova suficientes para justificar o início de um reexame da caducidade, a Comissão anunciou, em 13 de setembro de 2011, através da publicação de um aviso no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽⁴⁾ («aviso de início»), o início de um reexame da caducidade nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do regulamento de base.

4. Inquérito

4.1. Período de inquérito de reexame e período considerado

(5) O inquérito sobre a continuação do *dumping* abrangeu o período compreendido entre 1 de julho de 2010 e 30 de junho de 2011 («período de inquérito do reexame» ou «PIR»). O exame das tendências pertinentes para a avaliação da probabilidade de continuação do prejuízo abrangeu o período compreendido entre 1 de janeiro de 2008 e o final do período de inquérito de reexame («período considerado»).

4.2. Partes interessadas no inquérito

(6) A Comissão informou oficialmente do início do reexame da caducidade o requerente e outros produtores conhecidos da União, os produtores-exportadores, os importadores independentes, os utilizadores conhecidos como interessados na União, bem como os representantes do país de exportação. Foi dada às partes interessadas a oportunidade de apresentarem os seus pontos de vista por escrito e de solicitarem uma audição no prazo fixado no aviso de início.

⁽¹⁾ JO L 343 de 22.12.2009, p. 51.

⁽²⁾ JO L 251 de 14.9.2006, p. 1.

⁽³⁾ JO C 19 de 20.1.2011, p. 9.

⁽⁴⁾ JO C 270 de 13.9.2011, p. 6.

- (7) Tendo em conta o número aparentemente elevado de produtores da União, produtores-exportadores do país em causa e importadores independentes, a Comissão considerou conveniente, em conformidade com o disposto no artigo 17.º do regulamento de base, determinar se devia recorrer à amostragem. Para que pudesse decidir se era necessário recorrer à amostragem e, em caso afirmativo, seleccionar uma amostra, a Comissão, ao abrigo do disposto no artigo 17.º do regulamento de base, convidou as partes supramencionadas a darem-se a conhecer no prazo de 15 dias a contar do início do reexame e a prestarem à Comissão as informações solicitadas no aviso de início.
- (8) Foi aplicada a amostragem aos produtores da União e, dos três produtores da União conhecidos, dois grupos de produtores foram submetidos a amostragem.
- (9) Seis produtores-exportadores da RPC conhecidos foram contactados. No entanto, nenhuma destas empresas colaborou no inquérito.
- (10) No que diz respeito aos importadores, 35 importadores independentes de couros e peles acamurçados na União foram identificados e convidados a prestar informações no âmbito da amostragem. Só dois deles se deram a conhecer e se mostraram dispostos a colaborar no reexame em questão. Por conseguinte, não foi necessário recorrer a qualquer amostragem para os importadores independentes.
- (11) A Comissão enviou questionários a todas as partes conhecidas como interessadas, bem como às partes que se deram a conhecer nos prazos fixados no aviso de início. Foram recebidas respostas dos grupos incluídos na amostra de produtores da União e de dois importadores independentes que colaboraram no inquérito. Nenhum dos produtores-exportadores na RPC colaborou no reexame e nenhuma associação de consumidores pertinente prestou qualquer informação à Comissão ou se deu a conhecer no decurso do inquérito.
- (12) A Comissão procurou obter e verificou todas as informações que considerou necessárias para determinar a probabilidade de continuação do *dumping* e do prejuízo resultante, e o interesse da União. Foram realizadas visitas de verificação às instalações das seguintes partes interessadas:

Produtores da União

- Hutchings & Harding Ltd, Cambridge, Reino Unido; e
- Marocchinerie e Scamoscerie Italiane Spa, Turim, Itália.

B. PRODUTO EM CAUSA E PRODUTO SIMILAR

- (13) O produto em causa no presente reexame é idêntico ao do inquérito inicial, ou seja, couros e peles acamurçados (incluindo a camurça combinada), mesmo cortados, incluindo couros e peles acamurçados, em crosta, combinados ou não, originários da República Popular da China («produto em causa»), atualmente classificados nos códigos NC 4114 10 10 e 4114 10 90.
- (14) O inquérito confirmou que, tal como no inquérito inicial, o produto em causa e os produtos fabricados e vendidos no mercado interno da RPC, assim como os produtos fabricados e vendidos na União pelos produtores da União, apresentam as mesmas características físicas e técnicas de base e destinam-se às mesmas utilizações, sendo, por conseguinte, considerados produtos similares na aceção do artigo 1.º, n.º 4, do regulamento de base.

C. PROBABILIDADE DE CONTINUAÇÃO DO DUMPING

- (15) Em conformidade com o artigo 11.º, n.º 2, do regulamento de base, examinou-se se a caducidade das medidas em vigor poderia conduzir a uma continuação do *dumping*.

1. Observações preliminares

- (16) Tal como referido no considerando 9, nenhum dos seis produtores-exportadores da RPC contactados colaborou no inquérito e as conclusões sobre a probabilidade de continuação do *dumping* tiveram de basear-se nos dados disponíveis, em especial nas informações facultadas pelo requerente, incluindo as informações constantes do pedido de reexame, e em estatísticas em conformidade com o artigo 18.º do regulamento de base.

2. Importações objeto de *dumping* durante o PIR

2.1. País análogo

- (17) Em conformidade com o artigo 2.º, n.º 7, alínea a), do regulamento de base, o valor normal teve de ser estabelecido com base no preço ou no valor normal calculado num país terceiro adequado com economia de mercado («país análogo») ou no preço desse país análogo para outros países, incluindo países da União, ou, sempre que tal não foi possível, a partir de qualquer outra base razoável, incluindo o preço efetivamente pago ou a pagar na União pelo produto similar, devidamente ajustado, se necessário, a fim de incluir uma margem de lucro razoável.

(18) No inquérito inicial, os Estados Unidos da América (EUA) foram utilizados como país análogo para efeitos da determinação do valor normal. O único produtor de couros e peles acamurçadas a funcionar nos EUA na altura do inquérito inicial encerrou entretanto as suas instalações de produção. Desde então os seus couros e peles acamurçadas têm sido importados de uma empresa comum na Turquia. Uma vez que já não existe produção significativa de couros e peles acamurçadas nos EUA, outros países, isto é, a Nova Zelândia, a Turquia e a Índia, foram previstos como país análogo no aviso de início do presente reexame. Foram contactados potenciais produtores do país análogo localizados na Nova Zelândia, na Turquia e na Índia, mas não foi possível obter colaboração.

(19) No que diz respeito ao valor normal, na ausência de colaboração de um produtor de país análogo, foi determinado com base nas informações sobre o preço médio das importações provenientes da Índia na União, tal como disponível nas estatísticas de importação do Eurostat para o PIR (sendo a Índia o país com o maior volume de importações na União). No que respeita ao preço de exportação, na ausência de colaboração por parte dos produtores-exportadores da RPC, foi baseado nas informações sobre o preço médio das importações chinesas na União, disponíveis nas estatísticas de importação do Eurostat para o PIR. Nessa base, a margem de *dumping* foi estabelecida como a diferença entre o preço médio das importações indianas na União utilizadas como valor normal e o preço médio das importações chinesas utilizadas como preço de exportação. O cálculo do *dumping* resultou numa margem de *dumping* de 64 %.

2.2. Evolução das importações em caso de revogação das medidas

(20) Além da análise da existência de *dumping* durante o PIR, foi examinada a probabilidade de continuação do *dumping* se as medidas forem revogadas. Visto que nenhum produtor-exportador da RPC colaborou no presente inquérito, as conclusões que se seguem baseiam-se nos dados disponíveis, em conformidade com o artigo 18.º do regulamento de base, designadamente nas informações constantes do pedido de reexame, nos dados facultados pelo requerente, bem como nos dados do Eurostat.

(21) Neste contexto, analisaram-se os seguintes elementos: evolução das importações provenientes da RPC, produção e capacidade não utilizada dos produtores-exportadores e atratividade do mercado da União em termos de preços e volumes.

(22) Tal como indicado no considerando 32, a comparação dos preços entre as importações provenientes da RPC durante o PIR e os preços da indústria da União revela uma subcotação significativa (51,6 %). O mercado da União continua a ser atrativo para os produtores-exportadores chineses, tanto em termos de preços, como de volumes. Tal é reforçado pelo facto de existirem grandes

capacidades de produção disponíveis na RPC, desde que foram instituídas medidas e as importações provenientes da RPC diminuíram. Já antes da instituição de medidas, a RPC triplicava a sua parte do mercado da União para este produto – de 10,7 % de parte de mercado no mercado da União em 2001 para 31,7 % em 2004. Além disso, os preços das exportações chinesas para a União são ainda superiores aos preços nos mercados de determinados outros países terceiros, tornando o mercado da União um mercado atrativo para os produtores-exportadores chineses.

(23) A análise *supra* demonstra que as exportações chinesas continuaram a entrar no mercado da União a preços de *dumping*, com margens de *dumping* muito elevadas. Atendendo muito particularmente à análise dos níveis de preços na União, bem como às capacidades disponíveis na RPC, pode concluir-se que existe uma probabilidade de continuação do *dumping* em caso de supressão das medidas.

D. PREJUÍZO

1. Indústria da União

(24) Na União, o produto similar é fabricado por três (grupos de) empresas. Dois deles são representados pelo requerente e encontram-se sediados no Reino Unido e em Itália, com alguns locais de transformação na Polónia e na Roménia. Um terceiro produtor está sediado em Itália e apoia o pedido. Todos os outros produtores de couros e peles acamurçados terão encerrado as suas instalações de produção desde 2006, ano em que as medidas iniciais foram introduzidas.

(25) A produção total da União na aceção do artigo 4.º, n.º 1, do regulamento de base foi estabelecida com base nas respostas ao questionário dos produtores da União incluídos na amostra e nos dados macro de base apresentados pelo terceiro produtor no exercício de representatividade. Essas empresas constituem a indústria da União, na aceção do artigo 4.º, n.º 1, e do artigo 5.º, n.º 4, do regulamento de base, sendo em seguida designadas «indústria da União». Os dois produtores incluídos na amostra representam 80 % da produção da União.

(26) Uma vez que os indicadores microeconómicos de prejuízo se baseiam apenas em dados de duas empresas, são apresentados sob forma indexada, a fim de preservar a confidencialidade, nos termos do artigo 19.º do regulamento de base.

2. Consumo no mercado da União

(27) O consumo da União foi determinado com base nos volumes de vendas da indústria da União no mercado da União, bem como nos dados do Eurostat relativos às importações.

- (28) Note-se igualmente que, desde 2010, se registaram volumes significativos de couros e peles acamurçados a baixo preço exportados para o resto da União através de Espanha (cerca de 31 % em termos de parte de mercado). Note-se que a Espanha já não tem qualquer produção do produto similar e as vendas de couros e peles acamurçados provenientes de Espanha para o resto da União excedem as importações. Esses volumes foram acrescentados ao valor respeitante ao consumo. Entre 2008 e o PIR, o consumo da União aumentou 26 %, tendo a principal alta ocorrido entre 2009 e 2010.

Quadro 1

	2008	2009	2010	PIR
Consumo total da União (milhares de pés ²) (*)	22 107	22 300	28 434	27 827
Índice (2008 = 100)	100	101	129	126

(*) Dados do Eurostat e respostas ao questionário

3. Importações provenientes da RPC

a) Volume e parte de mercado

- (29) Após a instituição de medidas, em 2006, as importações chinesas diminuíram significativamente e ainda são bastante limitadas, correspondendo a uma parte de mercado de cerca de 4 % durante o PIR. Não obstante, durante o período considerado o volume das importações originárias da RPC aumentou 9 pontos percentuais e atingiu um nível de 1 103 330 pés² durante o PIR. No entanto, as importações chinesas não aumentaram ao mesmo ritmo que o consumo da União e a parte de mercado das importações chinesas diminuiu ao longo do período considerado.

Quadro 2

	2008	2009	2010	PIR
Volume das importações provenientes do país em causa (milhares de pés ²) (*)	1 010,00	786,67	883,33	1 103,33
Índice (2008 = 100)	100	78	87	109
Parte de mercado das importações provenientes do país em causa (*)	5 %	4 %	3 %	4 %

(*) Dados do Eurostat

b) Preços

i) Evolução dos preços

- (30) O preço médio das importações chinesas variou durante o período considerado. Em comparação com 2008, o preço aumentou inicialmente em 2009, antes de baixar 13 % em 2010 e subir de novo para o nível de 2008 durante o PIR.

Quadro 3

	2008	2009	2010	PIR
Volume das importações provenientes do país em causa (EUR/pés ²) (*)	0,45	0,61	0,39	0,46
Índice (2008 = 100)	100	136	87	102

(*) Dados do Eurostat

ii) **Subcotação de preços**

- (31) Tendo em vista analisar a subcotação de preços, os preços de vendas médios ponderados, cobrados pela indústria da União a clientes não coligados no mercado da União foram comparados com os preços CIF médios ponderados correspondentes dos exportadores da RPC. Assim, os preços de venda da indústria da União foram ajustados nomeadamente para ter em conta os custos de crédito, os custos de distribuição, de embalagem e as comissões ao nível à saída da fábrica. Os preços CIF das exportações da RPC foram obtidos junto do Eurostat e ajustados para cobrir todos os custos relacionados com o desalfandegamento, ou seja, pauta aduaneira e pós-importação (preço no destino).
- (32) A comparação permitiu apurar que, durante o PIR, as importações do produto em causa subcotaram os preços da indústria da União em cerca de 51,6 %.

4. Situação económica da indústria da União

- (33) Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 5, do regulamento de base, o exame da repercussão das importações objeto de *dumping* na indústria da União incluiu uma avaliação de todos os fatores e índices económicos que influenciaram a situação da indústria da União durante o período considerado.
- (34) Para efeitos da análise do prejuízo, os indicadores de prejuízo foram estabelecidos a dois níveis, nomeadamente:
- os indicadores macroeconómicos (produção, capacidade, volume de vendas, parte de mercado, crescimento, emprego, produtividade, preços unitários médios e amplitude das margens de *dumping* e recuperação dos efeitos das práticas de *dumping* anteriores) foram avaliados ao nível de toda a produção da União, com base na informação recolhida nas respostas completas ao questionário redigidas pelas empresas incluídas na amostra e nos dados macro fornecidos pelo terceiro produtor da União,
 - a análise dos indicadores microeconómicos (existências, salários, rentabilidade, retorno dos investimentos, *cash flow*, capacidade de obtenção de capitais e investimentos) baseou-se nas informações obtidas nas respostas ao questionário, devidamente verificadas e fornecidas pelas empresas incluídas na amostra. Esta informação é considerada representativa de toda a indústria da União. Dado que estes indicadores dizem respeito a apenas duas empresas, os valores absolutos não podem ser divulgados por motivos de confidencialidade, nos termos do artigo 19.º do regulamento de base, sendo apresentados apenas a seguir sob a forma de índices.

a) **Indicadores macroeconómicos**4.1. *Produção*

- (35) Desde 2008, a produção da União diminuiu continuamente e acabou 12 % abaixo do seu nível de 2008 durante o PIR, apesar de o consumo ter aumentado, ao mesmo tempo, 26 %.

Quadro 4

	2008	2009	2010	PIR
Produção (milhares de pés ²) (*)	7 659	7 223	7 100	6 753
Índice (2008 = 100)	100	94	93	88

(*) Dados provenientes das respostas ao questionário

4.2. *Capacidade de produção e taxas de utilização da capacidade*

- (36) A capacidade de produção permaneceu estável entre 2008 e o PIR. Se a utilização da capacidade já se encontrava a um nível baixo em 2008, a diminuição da produção entre 2008 e o PIR conduziu a uma nova diminuição significativa da utilização da capacidade em 7 pontos percentuais entre 2008 e o PIR.

Quadro 5

	2008	2009	2010	PIR
Capacidade de produção (milhares de pés ²) (*)	13 290	13 290	13 290	13 290
Índice (2008 = 100)	100	100	100	100
Utilização da capacidade (*)	58 %	54 %	53 %	51 %
Índice (2008 = 100)	100	94	93	88

(*) Dados provenientes das respostas ao questionário

4.3. Volume de vendas

- (37) As vendas da indústria da União no mercado da União a clientes independentes aumentaram 5 % entre 2008 e 2009, antes de caírem 2 % em 2010 e de voltarem a aumentar durante o PIR. No total, o volume de vendas aumentou 9 % ao longo do período considerado.

Quadro 6

	2008	2009	2010	PIR
Volume de vendas da União a clientes independentes (milhares de pés ²) (*)	5 144	5 393	5 324	5 627
Índice (2008 = 100)	100	105	103	109

(*) Dados provenientes das respostas ao questionário

4.4. Parte de mercado

- (38) Entre 2008 e 2009, a indústria da União registou uma ligeira recuperação de 1 % na sua parte de mercado, relativamente ao nível já baixo de 23 % em 2008, antes daquela diminuir 4 pontos percentuais, para apenas 20 % no PIR.

Quadro 7

	2008	2009	2010	PIR
Parte de mercado da indústria da União (*)	23 %	24 %	19 %	20 %
Índice (2008 = 100)	100	104	80	87

(*) Dados do Eurostat e respostas ao questionário

4.5. Crescimento

- (39) Entre 2008 e o PIR, enquanto o consumo da União aumentou 26 %, o volume de vendas dos produtores da União no mercado da União aumentou apenas 9 %, tendo a sua parte de mercado baixado 3 pontos percentuais. Conclui-se, assim, que os produtores da União não puderam praticamente beneficiar de qualquer crescimento do mercado.

4.6. Emprego

- (40) Após uma primeira descida significativa de 9 % no emprego, entre 2008 e 2009, o nível de emprego da indústria da União continuou a diminuir. De 74 trabalhadores, em 2008, apenas 59 trabalhadores restam no PIR, o que equivale a uma diminuição global de 19 %.

Quadro 8

	2008	2009	2010	PIR
Emprego no que respeita ao produto em causa (pessoas) (*)	74	67	62	59
Índice (2008 = 100)	100	91	84	81

(*) Dados provenientes das respostas ao questionário

4.7. Produtividade

- (41) A produtividade da mão-de-obra da indústria da União, expressa em produção anual por trabalhador, aumentou 9 % entre 2008 e o PIR. Tal reflete o facto de o emprego ter diminuído a um ritmo mais veloz do que a produção.

Quadro 9

	2008	2009	2010	PIR
Produtividade (pés ² por trabalhador) (*)	104 031	107 536	114 512	113 655
Índice (2008 = 100)	100	103	110	109

(*) Dados provenientes das respostas ao questionário

4.8. Preços de venda e fatores que afetam os preços no mercado interno

- (42) Os preços de venda unitários da indústria da União mantiveram-se estáveis entre 2008 e o PIR. Tal como mencionado *supra*, os preços da indústria da União foram significativamente subcotados pelas importações chinesas objeto de *dumping*. No entanto, o nível de preços foi mantido em detrimento da parte de mercado da indústria da União.

Quadro 10

	2008	2009	2010	PIR
Preço unitário no mercado da União (EUR/pé ²) (*)	1,01	0,97	1,01	1,01
Índice (2008 = 100)	100	96	100	100

(*) Dados provenientes das respostas ao questionário

4.9. Amplitude da margem de dumping

- (43) Tendo em conta o volume, a parte de mercado e os preços das importações provenientes da RPC, o impacto da margem de *dumping* efetiva na indústria da União não pode ser considerado negligenciável.

4.10. Recuperação dos efeitos de anteriores práticas de dumping

- (44) Os indicadores analisados acima revelam que, apesar de terem sido instituídas medidas *anti-dumping* em 2006, a situação económica e financeira da indústria da União se manteve bastante frágil e prejudicial. Consequentemente, não foi possível estabelecer qualquer recuperação efetiva de anteriores práticas de *dumping* e considera-se que a indústria da União permanece vulnerável ao efeito prejudicial de quaisquer importações objeto de *dumping* no seu mercado.

b) Indicadores microeconómicos

4.11. Existências

- (45) O nível das existências finais da indústria da União aumentou significativamente 31 % entre 2008 e o PIR. Uma nova análise permitiu afinar a avaliação da evolução quanto ao número de meses de produção em *stock*. Em 2008, os produtores incluídos na amostra detinham em *stock* cerca de cinco meses de produção (43 %), mas a pressão exercida pelas importações objeto de *dumping* forçou-os a aumentar as existências para mais de sete meses de produção (o correspondente a 63 % do total da produção anual) durante o PIR. Confirma-se, portanto, a conclusão de que a tendência das existências revela uma situação de prejuízo.

Quadro 11

	2008	2009	2010	PIR
Existências finais (pés ²) (*)	Dados comerciais confidenciais			
Índice (2008 = 100)	100	116	135	131

(*) Dados provenientes das respostas ao questionário

4.12. Salários

- (46) O salário médio por trabalhador permaneceu estável entre 2008 e 2009, bem como entre 2010 e o PIR. O acentuado aumento de 20 % entre 2009 e 2010 é devido a um aumento significativo dos custos laborais em duas das empresas incluídas na amostra, não obstante o facto de o emprego ter sido reduzido.

Quadro 12

	2008	2009	2010	PIR
Custo anual da mão-de-obra por trabalhador (milhares de EUR) (*)	Dados comerciais confidenciais			
Índice (2008 = 100)	100	100	120	120

(*) Dados provenientes das respostas ao questionário

4.13. Investimentos

- (47) Os investimentos anuais das empresas incluídas na amostra na produção do produto similar destinaram-se predominantemente à manutenção e aumentaram 21 % entre 2008 e o PIR. O forte aumento entre 2010 e o PIR deve-se à compra de algum equipamento por uma das empresas incluídas na amostra em 2011.

Quadro 13

	2008	2009	2010	PIR
Investimentos líquidos (EUR) (*)	Dados comerciais confidenciais			
Índice (2008 = 100)	100	102	72	121

(*) Dados provenientes das respostas ao questionário

4.14. Rendibilidade e retorno dos investimentos

- (48) A indústria da União foi deficitária durante todo o período considerado. Entre 2008 e o PIR, as perdas (tanto em termos absolutos, como expressas em percentagem do volume de negócios) mais do que duplicaram.
- (49) Do mesmo modo, o retorno dos investimentos («RI») foi negativo ao longo de todo o período considerado e agravado – 131 pontos percentuais entre 2008 e o PIR.

Quadro 14

	2008	2009	2010	PIR
Rendibilidade líquida das vendas da UE a clientes independentes (% das vendas líquidas) (*)	Dados comerciais confidenciais			
Índice (2008 = 100)	- 100	- 95	- 73	- 203
RI (lucro líquido em % do valor contabilístico líquido dos investimentos) (*)	Dados comerciais confidenciais			
Índice (2008 = 100)	- 100	- 95	- 73	- 231

(*) Dados provenientes das respostas ao questionário

4.15. Cash flow e capacidade de obtenção de capitais

- (50) O *cash flow* líquido das atividades de exploração permaneceu negativo durante todo o período considerado e foi agravado em quase - 300 pontos percentuais entre 2008 e o PIR.

Quadro 15

	2008	2009	2010	PIR
Cash flow (EUR) (*)	Dados comerciais confidenciais			
Índice (2008 = 100)	- 100	- 115	- 77	- 398

(*) Dados provenientes das respostas ao questionário

- (51) Não houve quaisquer indicações de que a indústria da União tenha tido dificuldades em obter capitais.

c) Impacto das importações objeto de dumping e de outros fatores

4.16. Impacto das importações objeto de dumping

- (52) Após a instituição de medidas, as importações chinesas diminuíram significativamente e ainda são bastante limitadas, o que corresponde a uma parte de mercado de cerca de 4 % durante o PIR. A comparação de preços entre estas importações e os preços da indústria da União, no entanto, revela uma significativa subcotação (51,6 %). Dado que os couros e peles acamurçados constituem um produto normalizado, que a definição do produto é muito limitada e que os produtos chineses são, em termos de qualidade, semelhantes ao europeu, a relativamente pequena parte de mercado das importações chinesas em combinação com uma significativa subcotação aponta para o impacto significativo que essas importações têm na situação da indústria da União.

4.17. Importações provenientes de outros países

- (53) Registam-se avultadas importações provenientes da Índia, da Turquia e da Nova Zelândia, bem como algumas importações provenientes de outros países, que, no seu conjunto, representam uma parte de mercado de 46 % no PIR (uma descida relativamente aos 60 % registados em 2008).
- (54) No que diz respeito às importações provenientes da Índia, é de referir que os seus volumes são significativos e que a sua parte de mercado aumentou, passando de 11 % em 2008 para 16 % no PIR. Ao mesmo tempo, os preços médios das importações indianas estão ligeiramente abaixo dos preços médios dos produtores da União. Tendo em conta os volumes significativos e o diferencial de preços, considera-se que as importações indianas estão a contribuir, em certa medida, para a situação económica negativa da indústria da União. Simultaneamente, há a assinalar que os preços das importações indianas são mais de 60 % mais elevados do que os das importações chinesas objeto de *dumping*. Consequentemente, considera-se que este impacto limitado sobre a atual situação da indústria da União não iria, com toda a probabilidade, quebrar o nexo de causalidade entre as importações objeto de *dumping* e o prejuízo no caso de um aumento provável das importações chinesas objeto de *dumping* e de uma nova deterioração da situação da indústria da União daí resultante, caso as medidas viessem a ser revogadas.

Quadro 16

	2008	2009	2010	PIR
Volume das importações provenientes da Índia (milhares de pés ²) (*)	2 330,00	2 123,33	4 276,67	4 436,67
Parte de mercado das importações provenientes da Índia (*)	11 %	10 %	15 %	16 %
Preço médio das importações provenientes da Índia (EUR/pés ²)	0,79	0,82	0,66	0,75

(*) Dados do Eurostat e respostas ao questionário

- (55) São igualmente importantes as importações provenientes da Turquia, que representam uma parte de mercado de 10 % no PIR (uma descida em relação aos 18 % registados em 2008). Ao mesmo tempo, os preços médios destas importações são muito mais elevados do que os dos couros e peles acamurçados provenientes da RPC e muito próximos do nível de preços da indústria da União. Dada a tendência descendente das importações provenientes da Turquia e os seus preços relativamente elevados, considera-se que não são suscetíveis de quebrar onexo de causalidade entre as importações objeto de *dumping* e o prejuízo, no caso de um aumento provável das importações chinesas objeto de *dumping* e da deterioração da situação da indústria da União daí resultante, se as medidas vierem a ser revogadas.

Quadro 17

	2008	2009	2010	PIR
Volume das importações provenientes da Turquia (milhares de pés ²) (*)	4 063,33	2 623,33	2 933,33	2 700,00
Parte de mercado das importações originárias da Turquia (*)	18 %	12 %	10 %	10 %
Preço médio das importações provenientes da Turquia (EUR/pés ²)	0,77	0,89	1,05	1,20

(*) Dados do Eurostat e respostas ao questionário

- (56) São igualmente importantes as importações provenientes da Nova Zelândia, que representam uma parte de mercado de 7 % no PIR e que aumentaram 3 % em 2008. No entanto, os preços médios destas importações são muito mais elevados do que os dos couros e peles acamurçados provenientes da RPC e ainda mais elevados do que o nível de preços da indústria da União. Dado o nível de preços relativamente elevado das importações provenientes da Nova Zelândia, considera-se que também elas não quebrariam onexo de causalidade entre as importações objeto de *dumping* e o prejuízo, no caso de um aumento provável das importações chinesas objeto de *dumping* e da deterioração da situação da indústria da União daí resultante, caso as medidas vierem a ser revogadas.

Quadro 18

	2008	2009	2010	PIR
Volume das importações provenientes da Nova Zelândia (milhares de pés ²) (*)	716,67	2 426,67	1 966,67	1 883,33
Parte de mercado das importações provenientes da Nova Zelândia (*)	3 %	11 %	7 %	7 %
Preço médio das importações provenientes da Nova Zelândia (EUR/pés ²)	1,29	1,43	1,43	1,48

(*) Dados do Eurostat e respostas ao questionário

- (57) As importações do resto do mundo representam uma parte de mercado de 13 % no PIR (uma diminuição relativamente aos 27 % registados em 2008). Ao mesmo tempo, os preços médios destas importações são muito mais elevados do que os dos couros e peles acamurçados provenientes da RPC e próximos do nível de preços da indústria da União. Dada a tendência descendente das importações provenientes do resto do mundo e os seus preços relativamente elevados em comparação com os das importações de couros e peles acamurçados provenientes da RPC, considerou-se que também elas não quebrariam onexo de causalidade entre as importações objeto de *dumping* e o prejuízo no caso de um aumento provável das importações chinesas objeto de *dumping* e da deterioração da situação da indústria da União daí decorrente, se as medidas vierem a ser revogadas.

Quadro 19

	2008	2009	2010	PIR
Volume das importações provenientes do resto do mundo (milhares de pés ²) (*)	5 896,67	4 013,33	4 480,00	3 556,67
Parte de mercado das importações provenientes do resto do mundo (*)	27 %	18 %	16 %	13 %
Preço médio das importações provenientes do resto do mundo (EUR/pés ²)	0,63	0,84	0,81	0,84

(*) Dados do Eurostat e respostas ao questionário

- (58) As importações provenientes de todos os outros países terceiros globalmente consideradas representam uma parte de mercado de 46 % no PIR (uma diminuição relativamente aos 60 % registados em 2008). Ao mesmo tempo, os preços médios destas importações são muito mais elevados do que os dos couros e peles acamurçados originários da RPC e muito próximo do nível de preços da indústria da União. Dada a tendência descendente das importações provenientes de países terceiros e os seus preços relativamente elevados, considera-se que, na sua globalidade, não são suscetíveis de quebrar o nexo de causalidade entre as importações objeto de *dumping* e o prejuízo, no caso de um aumento provável das importações chinesas objeto de *dumping* e da deterioração da situação da indústria da União daí resultante, caso as medidas vierem a ser revogadas.

Quadro 20

	2008	2009	2010	PIR
Volume das importações provenientes de outros países (milhares de pés ²) (*)	13 006,67	11 186,67	13 656,67	12 576,67
Índice (2008 = 100)	100	86	105	97
Parte de mercado das importações provenientes de outros países (*)	60 %	51 %	49 %	46 %
Preço médio das importações provenientes de outros países (EUR/pés ²)	0,74	0,98	0,91	0,98

(*) Dados do Eurostat e respostas ao questionário

5. Conclusão sobre a situação da indústria da União

- (59) Há apenas três produtores (todos eles PME) que restam na União. Todos os outros produtores de couros e peles acamurçados terão encerrado as suas instalações de produção desde 2006, ano em que as medidas iniciais foram introduzidas. Tal pode ser visto como resultante do aumento da pressão que as importações chinesas objeto de *dumping* têm vindo a exercer no mercado da União, mesmo numa situação de consumo crescente.
- (60) A análise do prejuízo revela que a situação da indústria da União se deteriorou durante o período considerado. Em especial, a produção caiu cerca de 12 % e, mesmo tendo as vendas aumentado ligeiramente, esse aumento foi inferior ao aumento do consumo e, consequentemente, a parte de mercado dos produtores da União diminuiu três pontos percentuais.
- (61) Ao mesmo tempo, a análise dos indicadores microeconómicos mostra que a rentabilidade, o retorno dos investimentos e o *cash flow* da indústria da União se man-

tiveram negativos durante todo o período considerado, deteriorando-se ainda mais à medida que o PIR se aproximava.

- (62) Foram analisadas importações provenientes da Índia, da Turquia, da Nova Zelândia e do resto do mundo. No que diz respeito a cada um desses fluxos de importação, bem como a todos eles tomados em conjunto, considera-se que não são suscetíveis de quebrar o nexo de causalidade entre as importações objeto de *dumping* e o prejuízo no caso de um aumento provável das importações chinesas objeto de *dumping* e da deterioração da situação da indústria da União daí decorrente, caso as medidas sejam revogadas.
- (63) Tendo em conta o que precede, conclui-se que a indústria da União continuou a sofrer um prejuízo importante, na aceção do artigo 3.º, n.º 5, do regulamento de base, e que a sua situação é de grande fragilidade e vulnerabilidade, estando esta indústria muito longe da situação expectável se tivesse recuperado do prejuízo apurado no inquérito inicial.

- (64) Conclui-se igualmente que a situação de prejuízo da indústria da União foi principalmente causada pela manutenção (ainda que em quantidades inferiores) das importações a baixos preços e objeto de *dumping* provenientes da RPC.

E. PROBABILIDADE DE CONTINUAÇÃO DO PREJUÍZO

1. Impacto do volume de importações projetado e efeitos sobre os preços em caso de revogação das medidas

- (65) Embora os volumes de importação provenientes da RPC tenham diminuído significativamente após a instituição de medidas em 2006, considera-se que existem ainda capacidades de produção significativas na RPC (ver considerando 22). Estas capacidades não utilizadas podem ser facilmente desviadas para o mercado da União, caso as medidas sejam revogadas.
- (66) Considera-se que, se as medidas fossem revogadas, os produtores-exportadores chineses tentariam, com toda a probabilidade, recuperar qualquer perda de parte de mercado na União. Com efeito, a subcotação significativa estabelecida pelo inquérito mostra que o nível de preços na União a torna um mercado muito interessante para as importações chinesas (ver considerando 22).

2. Conclusão relativamente à continuação do prejuízo

- (67) Nesta base, conclui-se que, se as medidas relativas às importações provenientes da RPC fossem revogadas, se verificaria com toda a probabilidade a continuação do prejuízo para a indústria da União.

F. INTERESSE DA UNIÃO

1. Introdução

- (68) Em conformidade com o artigo 21.º do regulamento de base, a Comissão procurou determinar se a manutenção das medidas *anti-dumping* em vigor não seria contrária ao interesse da União no seu conjunto. A determinação do interesse da União baseou-se na apreciação dos vários interesses envolvidos, ou seja, os da indústria da União, por um lado, e os dos importadores e dos utilizadores, por outro lado.
- (69) Recorde-se que, no âmbito do inquérito inicial, a adoção de medidas não foi considerada contrária ao interesse da União. Além disso, o facto de o presente inquérito ser um inquérito de reexame e, por conseguinte, analisar uma situação em que já estão em vigor medidas *anti-dumping*, permite avaliar qualquer impacto negativo indevido das atuais medidas *anti-dumping* sobre as partes em questão.
- (70) Neste contexto, procurou-se determinar se, não obstante as conclusões que apontam para uma probabilidade de continuação do *dumping* prejudicial, poderia concluir-se claramente que a manutenção das medidas neste caso específico não seria do interesse da União.

2. Interesse da indústria da União

- (71) A indústria da União, composta por PME, foi sistematicamente perdendo a sua parte de mercado, tendo sofrido um prejuízo importante durante o período considerado. Em caso de revogação das medidas, a indústria da União estaria, com toda a probabilidade, numa situação ainda pior.

3. Interesse dos importadores

- (72) Existem dois importadores independentes que colaboraram no inquérito. Os couros e peles acamurçados e as atividades conexas constituem apenas uma parte limitada do respetivo volume de negócios. Não há indicações de que a manutenção das medidas teria repercussões negativas significativas sobre as suas atividades.

4. Interesse dos utilizadores e dos consumidores

- (73) Nenhuma associação de utilizadores ou de consumidores se deu a conhecer no prazo fixado no aviso de início, tendo sido igualmente o caso no inquérito inicial. Dado que, no inquérito inicial, foi considerado que as medidas em questão não afetariam indevidamente o interesse destas partes e tendo em conta a sua falta de colaboração contínua, pode concluir-se que o seu interesse não será afetado pela manutenção das medidas. Com efeito, a existência de importações significativas provenientes de outras fontes e a preços competitivos permitirá que os utilizadores e os consumidores continuem a dispor de uma vasta escolha de fornecedores do produto em causa a preços razoáveis.

5. Conclusão

- (74) Tendo em conta todos os fatores expostos anteriormente, conclui-se que não existem motivos imperiosos contra a manutenção das medidas *anti-dumping* em vigor.

G. MEDIDAS ANTI-DUMPING

- (75) Todas as partes foram informadas dos factos e considerações essenciais com base nos quais se tencionava recomendar a manutenção das medidas em vigor. Foi-lhes igualmente concedido um prazo para apresentarem as suas observações após a divulgação das conclusões. Todas as observações e comentários foram devidamente tomados em consideração, sempre que tal se justificou.
- (76) Decorre do acima exposto que, como previsto no artigo 11.º, n.º 2, do regulamento de base, deverão manter-se as medidas *anti-dumping* aplicáveis às importações de couros e peles acamurçados originários da RPC. De referir que estas medidas são constituídas por um direito *ad valorem* com um nível de 58,9 %,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

1. É instituído um direito *anti-dumping* definitivo sobre as importações de couros e peles acamurçados (incluída a camurça combinada), mesmo cortados, incluindo couros e peles acamurçados (incluída a camurça combinada), em crosta, originários da República Popular da China, atualmente classificados nos códigos NC 4114 10 10 e 4114 10 90.

2. A taxa do direito *anti-dumping* definitivo aplicável ao preço líquido, franco-fronteira da União, do produto não desalfandegado, para os produtos descritos no n.º 1 é de 58,9 %.

3. Salvo especificação em contrário, são aplicáveis as disposições em vigor em matéria de direitos aduaneiros.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 3 de dezembro de 2012.

Pelo Conselho

O Presidente

N. SYLIKIOTIS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 1154/2012 DA COMISSÃO**de 5 de dezembro de 2012****que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho, de 22 de outubro de 2007, que estabelece uma organização comum dos mercados agrícolas e disposições específicas para certos produtos agrícolas (Regulamento «OCM única») ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 da Comissão, de 7 de junho de 2011, que estabelece regras de execução do Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho nos sectores das frutas e produtos hortícolas e das frutas e produtos hortícolas transformados ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 136.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 estabelece, em aplicação dos resultados das negociações comerciais multilaterais do «Uruguay Round», os critérios para a

fixação pela Comissão dos valores forfetários de importação dos países terceiros relativamente aos produtos e aos períodos indicados no Anexo XVI, parte A.

- (2) O valor forfetário de importação é calculado, todos os dias úteis, em conformidade com o artigo 136.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011, tendo em conta os dados diários variáveis. O presente regulamento deve, por conseguinte, entrar em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 136.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 são fixados no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 5 de dezembro de 2012.

Pela Comissão
Em nome do Presidente,
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Diretor-Geral da Agricultura
e do Desenvolvimento Rural

⁽¹⁾ JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

ANEXO

Valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código países terceiros ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação
0702 00 00	AL	55,3
	MA	55,8
	TN	76,3
	TR	72,4
	ZZ	65,0
0707 00 05	AL	74,8
	JO	174,9
	MA	133,1
	TR	146,9
	ZZ	132,4
0709 93 10	MA	129,9
	TR	100,5
	ZZ	115,2
0805 10 20	AR	49,7
	TR	74,4
	ZA	63,7
	ZW	52,1
	ZZ	60,0
0805 20 10	MA	69,0
	ZZ	69,0
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	CN	71,1
	HR	85,6
	MA	95,7
	TR	78,9
	ZZ	82,8
0805 50 10	TR	76,3
	ZZ	76,3
0808 10 80	MK	39,0
	US	174,2
	ZA	136,9
	ZZ	116,7
0808 30 90	CN	53,2
	TR	112,1
	US	160,6
	ZZ	108,6

⁽¹⁾ Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (CE) n.º 1833/2006 da Comissão (JO L 354 de 14.12.2006, p. 19). O código «ZZ» representa «outras origens».

DECISÕES

DECISÃO EULEX KOSOVO/3/2012 DO COMITÉ POLÍTICO E DE SEGURANÇA

de 4 de dezembro de 2012

relativa à nomeação do chefe da Missão da União Europeia para o Estado de direito no Kosovo,
EULEX KOSOVO

(2012/751/PESC)

O COMITÉ POLÍTICO E DE SEGURANÇA,

Tendo em conta o Tratado da União Europeia, nomeadamente o artigo 38.º, terceiro parágrafo,

Tendo em conta a Ação Comum 2008/124/PESC do Conselho, de 4 de fevereiro de 2008, sobre a Missão da União Europeia para o Estado de direito no Kosovo, EULEX KOSOVO ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 12.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 4 de fevereiro de 2008, o Conselho adotou a Ação Comum 2008/124/PESC sobre a Missão da União Europeia para o Estado de direito no Kosovo, EULEX KOSOVO.
- (2) Em 5 de junho de 2012, o Conselho adotou a Decisão 2012/291/PESC ⁽²⁾, que altera a Ação Comum 2008/124/PESC e prorroga a duração da EULEX KOSOVO até 14 de junho de 2014.
- (3) Nos termos do artigo 12.º, n.º 2, da Ação Comum 2008/124/PESC, o Comité Político e de Segurança é autorizado, de acordo com o artigo 38.º do Tratado, a tomar as decisões relevantes para exercer o controlo político e a direção estratégica da EULEX KOSOVO, incluindo as decisões relativas à nomeação do chefe de Missão.

- (4) Em 20 de novembro de 2012, a Alta Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança propôs a nomeação do Embaixador Bernd BORCHARDT como Chefe da Missão EULEX KOSOVO a partir de 1 de fevereiro de 2013,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O Embaixador Bernd BORCHARDT é nomeado Chefe da Missão da União Europeia para o Estado de direito no Kosovo, EULEX KOSOVO, com efeitos a partir de 1 de fevereiro de 2013.

Artigo 2.º

A presente decisão entra em vigor no dia da sua adoção.

A presente decisão é aplicável até 14 de junho de 2014.

Feito em Bruxelas, em 4 de dezembro de 2012.

Pelo Comité Político e de Segurança

O Presidente

O. SKOOG

⁽¹⁾ JO L 42 de 16.2.2008, p. 92.

⁽²⁾ JO L 146 de 6.6.2012, p. 46.

DECISÃO DE EXECUÇÃO DA COMISSÃO

de 4 de dezembro de 2012

que autoriza um laboratório na antiga República jugoslava da Macedónia a realizar testes serológicos para controlar a eficácia da vacinação antirrábica

[notificada com o número C(2012) 8757]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2012/752/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Decisão 2000/258/CE do Conselho, de 20 de março de 2000, que designa um instituto específico responsável pela fixação dos critérios necessários à normalização dos testes serológicos de controlo da eficácia da vacinação antirrábica⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 3.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) A Decisão 2000/258/CE designa a *Agence française de sécurité sanitaire des aliments* (AFSSA) em Nancy, França (integrada desde 1 de julho de 2010 na *Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail*, ANSES), como instituto específico responsável pela fixação dos critérios necessários à normalização dos testes serológicos de controlo da eficácia da vacinação antirrábica.
- (2) A referida decisão prevê igualmente que a ANSES documente a avaliação dos laboratórios de países terceiros que se candidataram para proceder a testes serológicos de controlo da eficácia da vacinação antirrábica.
- (3) A autoridade competente da antiga República jugoslava da Macedónia apresentou um pedido de aprovação do laboratório de raiva do Instituto Veterinário desse país terceiro, para realização dos referidos testes serológicos. O pedido assenta num relatório favorável da ANSES, datado de 3 de setembro de 2012, relativo à avaliação desse laboratório.
- (4) Por conseguinte, o referido laboratório deve ser autorizado a realizar testes serológicos de controlo da eficácia da vacinação antirrábica em cães, gatos e furões.

- (5) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Nos termos do artigo 3.º, n.º 2, da Decisão 2000/258/CE, autoriza-se o seguinte laboratório a realizar testes serológicos de controlo da eficácia da vacinação antirrábica em cães, gatos e furões:

Laboratório de raiva do Instituto Veterinário
Faculdade de Medicina Veterinária
Lazar Pop-Trajkov 5-7
1000 Skopje
Antiga República jugoslava da Macedónia

Artigo 2.º

A presente decisão é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2013.

Artigo 3.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 4 de dezembro de 2012.

Pela Comissão
Tonio BORG
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 79 de 30.3.2000, p. 40.

DECISÃO DE EXECUÇÃO DA COMISSÃO**de 4 de dezembro de 2012****que altera o anexo I da Decisão 2009/177/CE no que diz respeito aos programas de vigilância para a Finlândia e o Reino Unido e ao estatuto de indemnidade da Finlândia e do Reino Unido relativamente a certas doenças de animais aquáticos***[notificada com o número C(2012) 8758]***(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2012/753/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2006/88/CE do Conselho, de 24 de outubro de 2006, relativa aos requisitos zoossanitários aplicáveis aos animais de aquicultura e produtos derivados, assim como à prevenção e à luta contra certas doenças dos animais aquáticos ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 44.º, n.º 1, primeiro parágrafo, e o artigo 49.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) A Decisão 2009/177/CE da Comissão, de 31 de outubro de 2008, que aplica a Diretiva 2006/88/CE do Conselho no que diz respeito aos programas de vigilância e erradicação e ao estatuto de indemnidade de Estados-Membros, zonas e compartimentos ⁽²⁾, estabelece uma lista de Estados-Membros, zonas e compartimentos sujeitos a programas de vigilância aprovados, para uma ou várias das doenças não exóticas constantes do anexo IV, parte II, da Diretiva 2006/88/CE («doenças não exóticas»). Essa decisão estabelece igualmente uma lista de Estados-Membros, zonas e compartimentos declarados indemnes de uma ou várias dessas doenças.
- (2) O anexo I, parte B, da Decisão 2009/177/CE estabelece a lista de Estados-Membros, zonas e compartimentos sujeitos a programas de erradicação aprovados e a parte C do mesmo anexo apresenta a lista de Estados-Membros, zonas e compartimentos declarados indemnes de uma ou várias doenças não exóticas.

- (3) A Finlândia apresentou à Comissão documentação relativa ao facto de os municípios de Uusikaupunki, Pyhäranta e Rauma se encontrarem indemnes de septicemia hemorrágica viral (SHV).
- (4) O Reino Unido apresentou à Comissão documentação relativa ao facto de as Ilhas Shetland do Sudoeste se encontrarem indemnes de anemia infecciosa do salmão (AIS).
- (5) No anexo I da Decisão 2009/177/CE, as partes B e C devem, por conseguinte, ser alteradas em conformidade.
- (6) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

No anexo I da Decisão 2009/177/CE, as partes B e C são alteradas em conformidade com o anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 4 de dezembro de 2012.

Pela Comissão

Tonio BORG

Membro da Comissão⁽¹⁾ JO L 328 de 24.11.2006, p. 14.⁽²⁾ JO L 63 de 7.3.2009, p. 15.

ANEXO

O anexo I da Decisão 2009/177/CE é alterado do seguinte modo:

1) A parte B passa a ter a seguinte redação:

«PARTE B

Estados-Membros, zonas e compartimentos sujeitos a programas de erradicação aprovados

Doença	Estado-Membro	Código ISO	Delimitação geográfica da área sujeita a um programa de erradicação (Estado-Membro, zonas ou compartimentos)
Septicemia hemorrágica viral (SHV)	Dinamarca	DK	As seguintes bacias hidrográficas: Tim Å, Hover Å, Heager Å, Velling Å, Skjern Å, Hemmet Mølle Bæk, Lydum Å, Kongeå, Kolding Å, Vejle Å e Holmsland Klit.
	Finlândia	FI	A província de Åland
Necrose hematopoiética infecciosa (NHI)			
Herpesvirose da carpa-koi (KHV)	Alemanha	DE	Land da Saxónia».
Infeção por <i>Marteilia refringens</i>			
Infeção por <i>Bonamia ostreae</i>			
Doença da mancha branca			

2) A parte C é alterada do seguinte modo:

a) A entrada para a Finlândia relativa à septicemia hemorrágica viral (SHV) passa a ter a seguinte redação:

«Finlândia	FI	Todas as zonas continentais e costeiras do território, exceto a província de Åland»;
------------	----	--

b) Na linha correspondente ao Reino Unido, no que diz respeito à anemia infecciosa do salmão (AIS), a expressão «exceto Ilhas Shetland do Sudoeste» é suprimida.

DECISÃO DO BANCO CENTRAL EUROPEU
de 29 de novembro de 2012
relativa à aprovação do volume de emissão de moeda metálica em 2013
(BCE/2012/26)
(2012/754/UE)

O CONSELHO DO BANCO CENTRAL EUROPEU,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o seu artigo 128.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Desde 1 de janeiro de 1999 que o Banco Central Europeu (BCE) tem o direito exclusivo de aprovar os volumes de emissão de moeda metálica pelos Estados-Membros cuja moeda é o euro.
- (2) Os Estados-Membros cuja moeda é o euro submeteram à aprovação do BCE as respetivas estimativas de volume de emissão de moedas de euro em 2013, acompanhadas de notas explicativas quanto ao método de previsão utilizado,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Aprovação dos volumes de emissão de moedas de euro em 2013

O BCE aprova pela presente os volumes de emissão de moedas de euro em 2013 correspondentes a cada Estado-Membro cuja moeda é o euro, conforme consta do quadro seguinte:

(em milhões de EUR)

	Emissão de moedas destinadas à circulação e emissão de moedas de coleção (não destinadas a circulação) em 2013
Bélgica	149,9
Alemanha	758,0
Estónia	10,1
Irlanda	48,4
Grécia	8,9

(em milhões de EUR)

	Emissão de moedas destinadas à circulação e emissão de moedas de coleção (não destinadas a circulação) em 2013
Espanha	230,0
França	300,0
Itália	101,5
Chipre	7,1
Luxemburgo	40,0
Malta	8,1
Países Baixos	63,8
Áustria	253,0
Portugal	17,2
Eslovénia	15,0
Eslováquia	21,4
Finlândia	60,0

Artigo 2.º

Disposição final

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros cuja moeda é o euro.

Feito em Frankfurt am Main, em 29 de novembro de 2012.

O Presidente do BCE
Mario DRAGHI

RETIFICAÇÕES

Retificação da Decisão 2011/181/UE do Conselho e dos Representantes dos Governos dos Estados-Membros, reunidos no Conselho, de 15 de outubro de 2010, relativa à assinatura e aplicação provisória do Acordo de Aviação Euromediterrânico entre a União Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e o Reino Hachemita da Jordânia, por outro

(«Jornal Oficial da União Europeia» L 79 de 25 de março de 2011)

A publicação da Decisão 2011/181/UE deve ser considerada nula e sem efeito.

Retificação da Decisão de Execução 2012/729/UE da Comissão, de 23 de novembro de 2012, que altera a Decisão 2008/866/CE relativa a medidas de emergência para a suspensão das importações de determinados moluscos bivalves destinados ao consumo humano originários do Peru, no que se refere ao seu período de aplicação

(«Jornal Oficial da União Europeia» L 327 de 27 de novembro de 2012)

Na página 56, no título da decisão:

onde se lê: **«Decisão de Execução 2012/729/UE da Comissão, de 23 de novembro de 2012, que altera a Decisão 2008/866/CE relativa a medidas de emergência para a suspensão das importações de determinados moluscos bivalves destinados ao consumo humano originários do Peru, no que se refere ao seu período de aplicação**

[notificada com o número C(2012) 8459]

(Texto relevante para efeitos do EEE)»,

deve ler-se: **«Decisão de Execução 2012/729/UE da Comissão, de 23 de novembro de 2012, que altera a Decisão 2008/866/CE relativa a medidas de emergência para a suspensão das importações de determinados moluscos bivalves destinados ao consumo humano originários do Peru, no que se refere ao seu período de aplicação**

[notificada com o número C(2012) 8459]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2012/729/UE)».

Preço das assinaturas 2012 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + DVD anual	22 línguas oficiais da UE	1 310 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	840 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, DVD mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	100 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, DVD, uma edição por semana	Multilíngue: 23 línguas oficiais da UE	200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

O *Jornal Oficial da União Europeia*, publicado nas línguas oficiais da União Europeia, pode ser assinado em 22 versões linguísticas. Compreende as séries L (Legislação) e C (Comunicações e Informações).

Cada versão linguística constitui uma assinatura separada.

Por força do Regulamento (CE) n.º 920/2005 do Conselho, publicado no Jornal Oficial L 156 de 18 de junho de 2005, nos termos do qual as instituições da União Europeia não estão temporariamente vinculadas à obrigação de redigir todos os seus atos em irlandês nem a proceder à sua publicação nessa língua, os Jornais Oficiais publicados em irlandês são comercializados à parte.

A assinatura do Suplemento do Jornal Oficial (série S — Adjudicações e Contratos Públicos) reúne a totalidade das 23 versões linguísticas oficiais num DVD multilíngue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à receção dos diversos anexos do Jornal Oficial. Os assinantes são avisados da publicação dos anexos através de um «Aviso ao leitor» inserido no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Vendas e assinaturas

As subscrições de diversas publicações periódicas pagas, como a subscrição do *Jornal Oficial da União Europeia*, estão disponíveis através da nossa rede de distribuidores comerciais, cuja lista está disponível na Internet no seguinte endereço:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_pt.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferece acesso direto e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os atos preparatórios da legislação.

Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>

