



**RÅDET FOR  
DEN EUROPÆISKE UNION**

**Bruxelles, den 11. maj 2011 (12.05)  
(OR. en)**

**9982/11**

**Interinstitutionel sag:  
2011/0110 (NLE)**

**AVIATION 128  
RELEX 477  
AMLAT 45**

**FORSLAG**

fra:	Europa-Kommissionen
modtaget den:	6. maj 2011
Komm. dok. nr.:	KOM(2011) 253 endelig
Vedr.:	Forslag til RÅDETS AFGØRELSE om undertegnelse af lufttransportaftalen mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Den Føderative Republik Brasilien på den anden side

Hermed følger til delegationerne et forslag fra [Kommissionen](#) fremsendt ved skrivelse fra [Jordi AYET PUIGARNAU, direktør](#), til Pierre de BOISSIEU, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union.

Bilag: KOM(2011) 253 endelig



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 6.5.2011  
KOM(2011) 253 endelig

2011/0110 (NLE)

Forslag til

### **RÅDETS AFGØRELSE**

**om undertegnelse af lufttransportaftalen mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Den Føderative Republik Brasilien på den anden side**

## BEGRUNDELSE

### 1. Baggrunden for forslaget

- **Begrundelse og formål**

Lufttransportaftalen mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Den Føderative Republik Brasilien (i det følgende benævnt "Brasilien") på den anden side er forhandlet af Kommissionen efter bemyndigelsen fra Rådet i oktober 2010. Luftfartstjenester mellem EU og Brasilien drives i øjeblikket på grundlag af bilaterale aftaler mellem de enkelte medlemsstater og Brasilien. Det indgår som led i EU's eksterne luftfartspolitik at føre forhandlinger om omfattende aftaler om luftfartstjenester med nøglepartnere i de tilfælde, hvor det er konstateret, at sådanne aftaler er forbundet med merværdi og økonomiske fordele. Aftalen tager sigte på:

- at opnå en gradvis markedsåbning i form af adgang til ruter og kapacitet på et gensidigt grundlag
- at fremme luftfartstjenester baseret på konkurrence mellem luftfartsselskaber med mindst mulig indgriben og regulering fra det offentlige side
- at tilvejebringe ikke-forskelsbehandling og lige vilkår for de økonomiske operatører
- at fremme regulerings samarbejde og, i det omfang det er praktisk, harmonisering af forskrifter og tilgange.

- **Generel baggrund**

I forhandlingsdirektiverne fastlægges det generelle formål med forhandlingerne om en omfattende lufttransportaftale med sigte på gradvis og gensidigt at åbne markedsadgang og sikre forskriftsmæssig konvergens.

I overensstemmelse med forhandlingsdirektiverne paraferede de to parter et udkast til aftale med Brasilien den 17. marts 2011.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Aftalens bestemmelser har forrang frem for de relevante bestemmelser i de nuværende bilaterale luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne og Brasilien.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Indgåelsen af en omfattende lufttransportaftale med Brasilien er et vigtigt element i udviklingen af EU's eksterne luftfartspolitik, således som den er beskrevet i Kommissionens meddelelse KOM(2005) 79 endelig, "En dagsorden for EU's luftfartspolitik over for tredjelande".

### 2. Høring af interesserede parter og konsekvensanalyse

I overensstemmelse med artikel 218, stk. 4, i TEUF har Kommissionen ført forhandlingerne i samråd med et særligt udvalg.

Desuden har den under hele forløbet hørt interesserede parter.

- **Høring af interesserede parter**

*Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil*

Kommissionen har hørt interesserede parter, navnlig via det rådgivende forum, der omfatter repræsentanter for luftfartsselskaber, lufthavne og arbejdsmarkedsorganisationer.

*Sammenfatning af svarene og hvordan der er taget hensyn til dem*

Der er taget behørigt hensyn til alle bemærkninger fra interessegrupperne ved udarbejdelsen af Unionens forhandlingsposition.

- **Ekspertbistand**

Der var ikke brug for ekstern ekspertbistand.

- **Konsekvensanalyse**

Aftalen sikrer en gradvis åbning af lufttransportmarkedet EU-Brasilien. I en rapport, som i 2009 blev udarbejdet af konsulenter for Kommissionen, blev det anslået, at en omfattende lufttransportaftale EU-Brasilien, som åbner markedet, vil kunne medføre mere end 460 000 ekstra passagerer og forbrugerfordele på op til 460 mio. EUR i det første år med reel markedsåbning. De beskæftigelsesmæssige virkninger af en EU-Brasilien-aftale forventes at være positive og burde stimulere beskæftigelsen i en række år. Som følge af liberaliseringen forventes det, at der i alt vil blive skabt 980 direkte og indirekte job (med en øvre og nedre grænse på henholdsvis 870 og 1360).

Rapporten er stillet til rådighed for medlemsstater og interesseparter via CIRCA-databasen.

Med aftalen oprettes et fælles udvalg, som vil være ansvarligt for at følge gennemførelsen af aftalen og dens virkninger.

3. Forslagets retlige aspekter

- **Resumé af forslaget**

Aftalen består af en hoveddel med de væsentligste principper og to bilag: Bilag I vedrørende ruteplaner, trafikrettigheder og operationel fleksibilitet og bilag II vedrørende bilaterale luftfartsaftaler.

- **Retsgrundlag**

Artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 5, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, idet forslaget ikke hører under Unionens enekompetence.

Målene i forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende grund(e).

Bestemmelserne i aftalen har forrang frem for de relevante bestemmelser i de nuværende ordninger, som de enkelte medlemsstater har etableret. Med aftalen indføres på samme tid lige og ensartede vilkår for markedsadgang for alle EU-luftfartsselskaber, og der etableres nye ordninger for et reguleringssamarbejde mellem Den Europæiske Union og Brasilien inden for områder, der er væsentlige for sikker og effektiv drift af luftfartstjenester. Disse ordninger kan kun realiseres på EU-niveau, da de omfatter en række områder, hvor Unionen har enekompetence.

En indsats på EU-plan vil af nedenstående grund(e) være et mere effektivt redskab til at nå målene med forslaget:

Aftalen giver mulighed for, at dens bestemmelser anvendes på alle 27 medlemsstater samtidigt, således at de samme regler anvendes uden forskelsbehandling og til fordel for alle Unionens luftfartsselskaber uanset deres nationale tilhørsforhold. Luftfartsselskaberne kan fremover operere frit fra enhver destination i EU til enhver destination i Brasilien, hvilket ikke er tilfældet på nuværende tidspunkt.

Når alle begrænsninger for markedsadgang fjernes mellem EU og Brasilien, vil det ikke kun tiltrække nye aktører til markedet og skabe muligheder for at betjene lufthavne med uudnyttet kapacitet, men også lette konsolideringen blandt EU-luftfartsselskaber.

Aftalen sikrer alle EU-luftfartsselskaber adgang til kommercielle muligheder, f.eks. muligheden for frit at fastsætte priser. En af mandatets øvrige målsætninger er at skabe ensartede vilkår mellem alle EU's og Brasiliens luftfartsselskaber, og det kræver et stærkt reguleringssamarbejde, som kun kan finde sted på EU-plan. Endelig var et af de overordnede mål i mandatet at skabe de rette rammer for at tage fat om og løse løbende hindringer for "forretningsvirksomhed", som EU-luftfartsselskaberne i Brasilien står over for. Unionen vil have større vægt i bestræbelserne på at løse disse problemer, end hvad der er muligt på nationalt niveau.

Forslaget opfylder således subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende grund(e):

Der nedsættes et fælles udvalg til at drøfte spørgsmål i forbindelse med gennemførelsen af aftalen. Det Fælles Udvalg skal fremme drøftelser på ekspertniveau af nye lovgivnings- og reguleringstiltag eller -forberedelser og overvejelse af potentielle områder, hvor aftalen kan udbygges. Det Fælles Udvalg vil være sammensat af repræsentanter for Kommissionen og medlemsstaterne.

Endelig vil medlemsstaterne fortsat varetage de administrative opgaver, de traditionelt udøver i forbindelse med international lufttransport, men efter fælles regler, der anvendes ensartet.

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Foreslået middel: international aftale

Andre midler vil ikke være hensigtsmæssige af følgende grund(e):

Luftfartsforbindelser med tredjelande kan kun effektueres ved hjælp af internationale aftaler.

4. Budgetmæssige konsekvenser

Forslaget har ingen konsekvenser for EU's budget.

Forslag til

## RÅDETS AFGØRELSE

**om undertegnelse af lufttransportaftalen mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Den Føderative Republik Brasilien på den anden side**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen har på Unionens og medlemsstaternes vegne ført forhandlinger om en lufttransportaftale med Den Føderative Republik Brasilien (i det følgende benævnt "aftalen") i overensstemmelse med Rådets afgørelse af 15. oktober 2010 om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger. Forhandlingerne blev afsluttet på vellykket vis ved paraferingen af aftalen den 17. marts 2011.
- (2) Aftalen bør undertegnes på vegne af Den Europæiske Union med forbehold af senere indgåelse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

### *Artikel 1* *Undertegnelse*

1. Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege de(n) person(er), der er beføjet til at undertegne lufttransportaftalen mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Den Føderative Republik Brasilien på den anden side.

Teksten til aftalen er knyttet som bilag til denne afgørelse.

### *Artikel 2* *Det Fælles Udvalg*

1. Den Europæiske Union og medlemsstaterne repræsenteres i Det Fælles Udvalg, der nedsættes ved artikel 21 i aftalen.
2. Den Europæiske Union repræsenteres af Kommissionen i Det Fælles Udvalg.
3. Den Europæiske Unions og medlemsstaternes holdning i Det Fælles Udvalg i spørgsmål, hvor EU har enekompetence, og som ikke kræver vedtagelse af en

afgørelse med retsvirkning, fastlægges af Kommissionen, og Rådet og medlemsstaterne underrettes på forhånd herom.

4. I forbindelse med andre afgørelser i Det Fælles Udvalg om spørgsmål, der hører under EU's kompetence, vedtages Den Europæiske Unions og medlemsstaternes holdning af Rådet med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen, medmindre andet er fastsat i EU-traktaternes gældende procedurer for afstemning.
5. I forbindelse med afgørelser i Det Fælles Udvalg om spørgsmål, der hører under medlemsstaternes kompetence, vedtages Den Europæiske Unions og medlemsstaternes holdning af Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen eller medlemsstaterne, medmindre en medlemsstat inden for en måned efter vedtagelsen af denne holdning har oplyst Rådets Generalsekretariat om, at medlemsstaten kun med sine lovgivende organers samtykke kan tilslutte sig den afgørelse, som Det Fælles Udvalg skal træffe.

*Artikel 3  
Tvistbilæggelse*

1. Kommissionen repræsenterer Unionen i tvistbilæggelsesprocedurer i medfør af aftalens artikel 22.
2. Enhver passende foranstaltning i spørgsmål, der hører under Unionens kompetence, som skal træffes i medfør af aftalens artikel 22, beslutes af Kommissionen i samråd med et særligt udvalg bestående af repræsentanter fra medlemsstaterne, der er udpeget af Rådet.

*Artikel 4  
Underretning af Kommissionen*

1. Medlemsstaterne underretter forudgående Kommissionen om enhver afgørelse om at afslå, tilbagekalde, suspendere eller indskrænke tilladelser til Den Føderative Republik Brasiliens luftfartsselskaber, som de har til hensigt at træffe i medfør af aftalens artikel 5.
2. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om alle anmodninger og meddelelser, som de fremsender eller modtager i medfør af aftalens artikel 7 (sikkerhed).
3. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om alle anmodninger og meddelelser, som de fremsender eller modtager i medfør af aftalens artikel 8 (luftfartssikkerhed).

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

*På Rådets vegne  
Formand  
[...]*

**BILAG**  
**LUFTTRANSPORTAFTALE**  
**MELLEM**  
**DEN FØDERATIVE REPUBLIK BRASILIEN**  
**OG**  
**DEN EUROPÆISKE UNION OG DENS MEDLEMSSTATER**

## Indholdsfortegnelse

- Præambel
- 1. Definitioner
- 2. Tilståelse af rettigheder
- 3. Tilladelse
- 4. Gensidig anerkendelse af forskriftsmæssige konstateringer af luftfartsselskabernes egnethed og statsborgerskab
- 5. Tilbagekaldelse af tilladelse
- 6. Anvendelse af love
- 7. Sikkerhed
- 8. Luftfartssikkerhed
- 9. Kommercielle muligheder
- 10. Investeringer udefra
- 11. Told og afgifter
- 12. Brugerafgifter
- 13. Tariffer
- 14. Statistikker
- 15. Konkurrenceforhold
- 16. Miljø
- 17. Lufttrafikstyring
- 18. Forbrugerbeskyttelse
- 19. Beskæftigelsesrelaterede spørgsmål
- 20. Edb-reservationssystemer
- 21. Det Fælles Udvalg
- 22. Tvistbilæggelse
- 23. Forhold til andre aftaler
- 24. Ændring

25. Opsigelse
26. Registrering af aftalen
27. Ikrafttræden

## **BILAG**

**Bilag I** Aftalte tjenester og specificerede ruter

**Bilag II** Bilaterale luftfartsaftaler

DEN FØDERATIVE REPUBLIK BRASILIEN (i det følgende benævnt "Brasilien") på den ene side

og

REPUBLIKKEN ØSTRIG,

KONGERIGET BELGIEN,

REPUBLIKKEN BULGARIEN,

REPUBLIKKEN CYPERN,

DEN TJEKKISKE REPUBLIK,

KONGERIGET DANMARK,

REPUBLIKKEN ESTLAND,

REPUBLIKKEN FINLAND,

DEN FRANSKE REPUBLIK,

FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND,

DEN HELLENSKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN UNGARN,

IRLAND,

DEN ITALIENSKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN LETLAND,

REPUBLIKKEN LITAUEN,

STORHERTUGDØMMET LUXEMBOURG,

MALTA,

KONGERIGET NEDERLANDENE,

REPUBLIKKEN POLEN,

DEN PORTUGISISKE REPUBLIK,

RUMÆNIEN,

DEN SLOVAKISKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN SLOVENIEN,

KONGERIGET SPANIEN,

KONGERIGET SVERIGE,

DET FORENEDE KONGERIGE STORBRITANNIEN OG NORDIRLAND,

der er parter i traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (i det følgende samlet benævnt "traktaterne") og medlemsstater af Den Europæiske Union (i det følgende benævnt "medlemsstaterne"),

og DEN EUROPÆISKE UNION på den anden side,

Brasilien og Den Europæiske Unions medlemsstater, der er parter i konventionen om International Civil Luftfart, som blev åbnet for undertegnelse den 7. december 1944 i Chicago, sammen med Den Europæiske Union,

SOM ØNSKER at fremme et luftfartssystem baseret på markedskonkurrence mellem luftfartsselskaber med et mindst mulig indgriben og regulering fra det offentliges side,

SOM ØNSKER at fremme deres interesser vedrørende lufttransport,

SOM ANERKENDER betydningen af effektiv lufttransport i forbindelse med fremme af handel, turisme og investeringer,

SOM ØNSKER at fremme luftfartstjenesterne,

SOM ØNSKER at garantere størst mulig flyvesikkerhed og beskyttelse af sikkerheden i forbindelse med lufttransport,

SOM ER FAST BESLUTTET PÅ at opnå de potentielle fordele af reguleringssamarbejde og - i det omfang, det er praktisk muligt - harmonisering af forskrifter og tilgange,

SOM ANERKENDER de vigtige potentielle fordele, der kan opstå gennem konkurrencedygtige luftfartstjenester og bæredygtige luftfartsindustrier,

SOM ØNSKER at skabe et konkurrencedygtigt luftfartsmiljø i erkendelse af, at potentielle fordele muligvis ikke vil blive udnyttet i de tilfælde, hvor der ikke er lige konkurrencevilkår mellem luftfartsselskaberne,

SOM ØNSKER at gøre det muligt for deres luftfartsselskaber at have rimelige og lige muligheder for at udøve luftfartstjenester i henhold til denne aftale,

SOM ØNSKER at maksimere fordelene for passagerer, befragtere, luftfartsselskaber og lufthavne og deres ansatte samt andre, der indirekte drager fordele,

SOM BEKRÆFTER, hvor vigtigt det er at beskytte miljøet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af international luftfartspolitik,

SOM NOTERER SIG betydningen af at beskytte forbrugerne og fremme et passende forbrugerbeskyttelsesniveau i forbindelse med lufttrafik,

SOM NOTERER SIG, at det er vigtigt, at luftfartsindustrien har kapital til den yderligere udvikling af lufttrafikken,

SOM ØNSKER at indgå en aftale om lufttransport som supplement til ovennævnte konvention,

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

### *Artikel 1*

#### **Definitioner**

Medmindre andet er anført, forstås i denne aftale ved

1. "aftale": denne aftale, bilagene og tillæggene dertil, med eventuelle ændringer
2. "lufttransport": transport af passagerer, bagage, fragt og post, hver for sig eller sammen, med et luftfartøj, som tilbydes offentligheden mod betaling af vederlag eller leje, herunder, for at undgå enhver tvivl, både ruteflyvning og charterflyvning
3. "konstatering af statsborgerskab": en konstatering af, at et luftfartsselskab, som foreslår at drive luftfartstjenester i medfør af denne aftale, opfylder kravene i artikel 3 med hensyn til ejerskab, effektiv kontrol og hovedforretningssted
4. "konventionen": konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse den 7. december 1944 i Chicago, og som omfatter:
  - a) enhver ændring, der er trådt i kraft i henhold til konventionens artikel 94, litra a), og er ratificeret af både Brasilien og den eller de medlemsstater, som berøres af det aktuelle spørgsmål, og
  - b) alle bilag og ændringer hertil, der er vedtaget i henhold til konventionens artikel 90, for så vidt et sådant bilag eller en sådan ændring på et givet tidspunkt er gældende for både Brasilien og den eller de medlemsstater, som berøres af det aktuelle spørgsmål
5. "konstatering af egnethed": en konstatering af, at et luftfartsselskab, som foreslår at drive luftfartstjenester i medfør af denne aftale, har en tilstrækkelig økonomisk kapacitet og tilstrækkelig ledelsesmæssig ekspertise, og at det er rede til at efterkomme de love, forskrifter og krav, som gælder for udøvelsen af sådanne luftfartstjenester
6. "fulde omkostninger": omkostningerne ved at levere en tjeneste plus et rimeligt tillæg til dækning af faste administrative omkostninger
7. "international lufttransport": lufttransport, som passerer gennem luftrummet over mere end én stats territorium
8. "medlemsstater i Den Latinamerikanske Kommission for Civil Luftfart": Argentina, Aruba, Belize, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Den Dominikanske Republik, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay og Venezuela
9. "part": på den ene side Brasilien og på den anden side Den Europæiske Union eller dens medlemsstater eller Den Europæiske Union og dens medlemsstater i overensstemmelse med disses respektive kompetenceområder
10. "hovedforretningssted": et luftfartsselskabs hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted i den part, inden for hvilken luftfartsselskabets vigtigste økonomiske funktioner og operationelle kontrol udøves, herunder styring af fortsat luftdygtighed
11. "tekniske landinger": landinger, som har andre formål end optagning og afsætning af passagerer, bagage, fragt og/eller post, som befordres ad luftvejen

12. "støtte": ethvert økonomisk bidrag fra et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans, når

- a) en praksis i et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans indebærer direkte overførsel af midler, som f.eks. tilskud, lån eller tilførsel af egenkapital, potentiel direkte overførsel af midler til selskabet eller overtagelse af dets passiver, f.eks. ved lånegarantier, kapitaltilførsler, ejerskab, forsikring eller beskyttelse mod konkurs
- b) et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans giver afkald på indtægter eller ikke inddriver beløb, der normalt skal betales
- c) et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans leverer andre varer eller tjenesteydelser end generel infrastruktur eller køber varer eller tjenesteydelser eller
- d) et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans indbetaler midler til en finansieringsmekanisme eller overdrager det til et privat organ eller pålægger et privat organ at varetage en eller flere af den i a), b) og c) omhandlede type funktioner, som normalt ville påhvile staten og i praksis ikke afviger reelt fra normal statspraksis

og når modtageren herved får en fordel.

13. "tarif": billetpris, fragtrate, afgift eller ydelse for befordring af passagerer, bagage og/eller fragt (undtagen post) ad luftvejen, herunder, hvis det er relevant, overfladetransport i forbindelse med lufttransport, som opkræves af luftfartsselskaber og disses agenter, samt vilkårene for den pågældende billetpris, fragtrate, afgift eller ydelse, herunder priser og betingelser for tjenester udført af bureauer og andre mellemlid

14. "territorium": for Brasiliens vedkommende de landområder (fastland og øer), indre farvande og søterritorier, der henhører under dets højhedsområde eller jurisdiktion, og for Den Europæiske Unions vedkommende de landområder (fastland og øer), indre farvande og søterritorier, hvor traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde anvendes, på de vilkår, der er fastsat heri og i eventuelle efterfølgende instrumenter. Anvendelsen af denne aftale på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til deres uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, lufthavnen er beliggende på, og heller ikke den fortsatte ikke-anvendelse på lufthavnen i Gibraltar af EU-luftfartsforanstaltninger, der var gældende pr. 18. september 2006 mellem medlemsstaterne, i overensstemmelse med den ministererklæring vedrørende Gibraltar lufthavn, der blev vedtaget den 18. september 2006 i Cordoba, og

15. "brugerafgift": en afgift, som pålægges luftfartsselskaber for tilrådighedsstillelse af faciliteter og ydelser i lufthavne og på lufthavnsområdet samt luftnavigations- eller luftfartssikkerhedsfaciliteter og -tjenester, herunder relaterede ydelser og faciliteter.

## *Artikel 2*

### **Tilståelse af rettigheder**

1. Hver af parterne tilstår den anden parts luftfartsselskaber følgende rettigheder med henblik på gennemførelse af international lufttransport:

- a) ret til at overflyve partens territorium uden at lande
- b) ret til at foretage teknisk landing på sit territorium
- c) ret til at gennemføre international lufttransport i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag I og
- d) andre rettigheder som fastsat i denne aftale.

2. Intet i denne aftale tillægger luftfartsselskaber fra:

- a) Brasilien retten til på en medlemsstats territorium at optage passagerer, bagage, fragt og/eller post, der befordres mod vederlag og er bestemt for en anden destination på den pågældende medlemsstats territorium
- b) Den Europæiske Union retten til på Brasiliens territorium at optage passagerer, bagage, fragt og/eller post, der befordres mod vederlag og er bestemt for anden destination på Brasiliens territorium.

### *Artikel 3*

#### **Tilladelse**

Efter modtagelsen af ansøgninger fra et luftfartsselskab fra en part udsteder den anden part relevante godkendelser og tilladelser med det mindst mulige tidsforbrug til procedurer, forudsat at:

- a) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Brasilien, ejermajoriteten og den faktiske kontrol over det pågældende luftfartsselskab indehaves af Brasilien eller af medlemsstater af Den Latinamerikanske Kommission for Civil Luftfart, som navnlig har en aftale om visse aspekter af luftfartstjenester (horisontal aftale) med Den Europæiske Union, eller af de pågældende stater statsborgere eller begge dele; der udøves og opretholdes en effektiv forskriftsmæssig kontrol med luftfartsselskabet af Brasilien, som har udstedt et "Air Operator's Certificate", og det pågældende luftfartsselskab har sit hovedforretningssted på Brasiliens territorium
- b) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Den Europæiske Union, ejermajoriteten og den faktiske kontrol over det pågældende luftfartsselskab indehaves af en af Den Europæiske Unions medlemsstater eller Schweiz eller signatorerne af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) eller af de pågældende stater statsborgere eller begge dele; der udøves og opretholdes en effektiv forskriftsmæssig kontrol med luftfartsselskabet af den medlemsstat, som har ansvaret for at udstede dets "Air Operator's Certificate", og det pågældende luftfartsselskab har sit hovedforretningssted på Den Europæiske Unions territorium
- c) luftfartsselskabet opfylder de betingelser, som foreskrives i de love og andre forskrifter, der normalt anvendes på udøvelse af international lufttransport af den part, der behandler ansøgningen eller ansøgningerne, og
- d) bestemmelserne i denne aftales artikel 7 (sikkerhed) og artikel 8 (luftfartssikkerhed) håndhæves og anvendes.

2. Parterne er enige om fra tidspunktet for undertegnelsen af denne aftale at fremme en forenkling og harmonisering af procedurene for udstedelse af tilladelser. Det Fælles Udvalg,

jf. artikel 21, udarbejder inden for et år efter undertegnelsen af denne aftale en procedure for samarbejde herom.

#### *Artikel 4*

### **Gensidig anerkendelse af forskriftsmæssige konstateringer af luftfartsselskabernes egnethed og statsborgerskab**

Efter modtagelsen af en ansøgning om tilladelse fra et luftfartsselskab fra den ene part, anerkender den anden part hurtigst muligt den første parts kompetente myndigheds konstatering af dette luftfartsselskabs egnethed og/eller statsborgerskab, som om denne konstatering er foretaget af partens egne kompetente myndigheder, uden yderligere forespørgsler herom, jf. dog litra a) og b) nedenfor.

- a) Hvis den modtagende parts kompetente myndigheder efter modtagelsen af et luftfartsselskabs ansøgning om en tilladelse eller efter tildelingen af en sådan tilladelse - til trods for den anden parts kompetente myndigheds konstatering - har særlig grund til at være bekymret for, at betingelserne i denne aftales artikel 3 (tilladelse) for tildeling af de relevante tilladelser eller godkendelser ikke er opfyldt, herunder grund til bekymring vedrørende den forskriftsmæssige konstatering af ejerskab i luftfartsselskaber, der er udpeget af en part, underretter de straks disse myndigheder og forelægger vægtige grunde til deres bekymring. I så tilfælde kan hver part anmode om et samråd, der kan omfatte repræsentanter for de relevante kompetente myndigheder og/eller yderligere oplysninger af relevans for denne bekymring, og sådanne anmodninger efterkommes, så snart dette er praktisk muligt. Findes der ingen løsning på spørgsmålet, kan en af parterne forelægge spørgsmålet for Det Fælles Udvalg, der er nedsat i medfør af denne aftales artikel 21 (Det Fælles Udvalg). Hvis spørgsmålet ikke kan løses af Det Fælles Udvalg, har parterne mulighed for at afvise, tilbagekalde, suspendere eller begrænse driftstilladelse eller på anden vis suspendere eller begrænse de pågældende luftfartsselskabers drift.
- b) Denne artikel omfatter ikke anerkendelse af konstateringer i relation til:
  - sikkerhedscertifikater eller -licenser
  - sikkerhedsordninger eller
  - forsikringsdækning.

#### *Artikel 5*

### **Tilbagekaldelse af tilladelse**

1. Hver af parterne kan tilbagekalde, suspendere eller begrænse driftstilladelser eller tekniske godkendelser, eller på anden vis suspendere eller begrænse driftsaktiviteterne for et af den anden parts luftfartsselskaber, hvis:

- a) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Brasilien, ejermajoriteten og den faktiske kontrol over det pågældende luftfartsselskab ikke indehaves af Brasilien eller af medlemsstater af Den Latinamerikanske Kommission for Civil Luftfart, som navnlig har en aftale om visse aspekter af luftfartstjenester (horisontal aftale) med Den

Europæiske Union, eller af de pågældende staters statsborgere eller begge dele; eller der ikke udøves og opretholdes en effektiv forskriftsmæssig kontrol med luftfartsselskabet af Brasilien, som har udstedt et "Air Operator's Certificate", eller det pågældende luftfartsselskab ikke har sit hovedforretningssted på Brasiliens territorium

b) for så vidt angår et luftselskab fra Den Europæiske Union, ejermajoriteten og den faktiske kontrol over det pågældende luftfartsselskab ikke indehaves af en af Den Europæiske Unions medlemsstater eller Schweiz eller signatorerne af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) eller af de pågældende staters statsborgere eller begge dele; eller der ikke udøves og opretholdes en effektiv forskriftsmæssig kontrol med luftfartsselskabet af den medlemsstat, som har ansvaret for at udstede dets "Air Operator's Certificate", eller det pågældende luftfartsselskab ikke har sit hovedforretningssted på Den Europæiske Unions territorium

c) det pågældende luftfartsselskab ikke opfylder de love og andre forskrifter, der henvises til i artikel 6 (anvendelse af love), eller

d) en part i overensstemmelse med denne aftales artikel 15 (konkurrencevilkår) har fastslået, at betingelserne for konkurrencevilkår ikke er opfyldt.

2. Medmindre det er bydende nødvendigt at gribe ind omgående for at hindre yderligere overtrædelse af denne artikels stk. 1, litra c) eller d), udøves de rettigheder, der etableres ved denne artikel, først efter samråd med den anden part.

3. Denne artikel begrænser ikke en parts ret til at nægte, tilbagekalde, begrænse eller pålægge betingelser for driftstilladelsen til eller den tekniske godkendelse af et eller flere af den anden parts luftfartsselskaber i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 7 (sikkerhed) eller artikel 8 (luftfartssikkerhed) i denne aftale.

### ***Artikel 6***

#### **Anvendelse af love**

1. En parts love og forskrifter vedrørende ankomst til og afgang fra dens territorium for luftfartøjer i international lufttransport eller vedrørende drift og navigation af sådanne luftfartøjer på dens territorium finder anvendelse på luftfartøjer, som bruges af den anden parts luftfartsselskaber, og skal overholdes af luftfartøjerne ved ankomst til, ophold på og afgang fra den første parts territorium.

2. Når den ene parts luftfartsselskaber ankommer til, befinder sig i eller forlader den anden parts territorium, skal de love og andre forskrifter, der på den anden parts territorium gælder for ankomst til eller afgang fra dette territorium for passagerer, besætningsmedlemmer og fragt om bord på luftfartøjer (herunder forskrifter om indrejse, adgangstilladelse, indvandring, pas, told og karantæne eller, hvad post angår, postforskrifter), overholdes af henholdsvis for ombordværende passagerer, besætningsmedlemmer og fragt.

### ***Artikel 7***

#### **Sikkerhed**

1. Parterne bekræfter på ny betydningen af et tæt samarbejde inden for luftfartssikkerhed. Parterne skal i denne sammenhæng indgå i et yderligere samarbejde, herunder om luftfartsdrift, især for at fremme udvekslingen af oplysninger, som kan have betydning for

sikkerheden i relation til international luftfart, deltagelsen i den anden parts tilsynsaktiviteter eller udførelsen af fælles tilsynsaktiviteter på området for luftfartssikkerhed og udviklingen af fælles projekter og initiativer, herunder med tredjelande. Dette samarbejde skal udvikles inden for rammerne af *aftalen om civil luftfartssikkerhed mellem Den Europæiske Union og regeringen for Den Føderative Republik Brasilien*, undertegnet den 14. juli 2010 i Brasilia (i det følgende benævnt "sikkerhedsaftalen"), for så vidt angår spørgsmål, der er omfattet af nævnte sikkerhedsaftale.

2. Luftdygtighedscertifikater, duelighedscertifikater og licenser, der er udstedt eller erklæret gyldige af den ene part i overensstemmelse med sikkerhedsaftalen, og som stadig er i kraft, skal anerkendes som gyldige af den anden part og dennes luftfartsmyndigheder med henblik på at udøve luftfartstjenester, forudsat at disse certifikater eller licenser er udstedt eller erklæret gyldige i henhold til og i overensstemmelse med som minimum de internationale standarder og den anbefalede praksis, der er fastlagt af Organisationen for International Civil Luftfart.

3. En part eller dennes ansvarlige luftfartsmyndigheder kan til enhver tid anmode om samråd med den anden part eller dennes ansvarlige luftfartsmyndigheder vedrørende de sikkerhedsstandarder og -krav, som de pågældende luftfartsmyndigheder opretholder og administrerer. Hvis den part eller de luftfartsmyndigheder, der anmoder herom, efter et sådant samråd finder, at den anden part eller dennes ansvarlige luftfartsmyndigheder ikke effektivt opretholder og administrerer sikkerhedsstandarder og -krav på disse områder, som, medmindre andet er besluttet, mindst skal svare til de minimumsstandarder, der er fastsat i henhold til konventionen, underrettes den anden part eller dennes ansvarlige luftfartsmyndigheder om disse konstateringer og om de foranstaltninger, der betragtes som nødvendige for at opfylde disse minimumsstandarder. Hvis den anden part eller dennes ansvarlige luftfartsmyndigheder ikke træffer de relevante afhjælpende foranstaltninger inden for femten (15) dage eller en anden fastlagt periode, er dette tilstrækkelig begrundelse for, at den part eller de ansvarlige luftfartsmyndigheder, der har fremsat anmodningen, kan tilbagekalde, suspendere eller begrænse driftstilladelserne eller de tekniske godkendelser eller på anden måde suspendere eller begrænse driften af et luftfartsselskab, for hvilket det sikkerhedsmæssige tilsyn påhviler den anden part eller dennes ansvarlige luftfartsmyndigheder.

4. Parterne accepterer, at ethvert luftfartøj, der drives af eller på vegne af en af parternes luftfartsselskaber inden for den anden parts territorium, kan underkastes en rampeinspektion foranlediget af den anden parts luftfartsmyndigheder for at verificere gyldigheden af de relevante luftfartsdokumenter, besætningens dokumenter og luftfartøjets og dets udstyrs umiddelbare stand, forudsat at denne undersøgelse ikke medfører en urimelig forsinkelse i luftfartøjets drift.

5. Hvis den ene parts luftfartsmyndigheder efter udførelse af en rampeinspektion finder, at et luftfartøj eller driften af et luftfartøj ikke opfylder de minimumsstandarder, der er fastsat på det pågældende tidspunkt i henhold til konventionen, eller hvis der er tale om utilfredsstillende vedligeholdelse og administration af de sikkerhedsstandarder, der er fastsat på det pågældende tidspunkt i henhold til konventionen, skal den pågældende parts luftfartsmyndigheder underrette de luftfartsmyndigheder hos den anden part, som er ansvarlige for tilsynet med sikkerheden hos det luftfartsselskab, der anvender luftfartøjet, om de pågældende konstateringer og de foranstaltninger, der betragtes som nødvendige for at opfylde de pågældende minimumsstandarder. Hvis der ikke træffes afhjælpende foranstaltninger inden for femten (15) dage, er dette tilstrækkelig begrundelse for, at de anmodende luftfartsmyndigheder kan tilbagekalde, suspendere eller begrænse

driftstilladelserne eller de tekniske godkendelser eller på anden måde suspendere eller begrænse luftfartsselskabets drift. Det samme gælder, hvis der nægtes adgang i forbindelse med en rampeinspektion.

6. Hver part har gennem sine ansvarlige luftfartsmyndigheder ret til at træffe omgående foranstaltninger, herunder retten til at tilbagekalde, suspendere eller begrænse driftstilladelserne til eller de tekniske godkendelser af den anden parts luftfartsselskaber, hvis myndighederne konkluderer, at det er nødvendigt i lyset af en umiddelbar trussel imod luftfartssikkerheden. Når det er praktisk muligt, tilstræber den pågældende part, der træffer disse foranstaltninger, at konsultere den anden part i forvejen.

7. Enhver foranstaltning, som en part eller dennes ansvarlige luftfartsmyndigheder træffer i overensstemmelse med denne artikels stk. 3, 5 eller 6, skal ophøre, når grundlaget for at træffe disse foranstaltninger ikke længere er til stede.

### *Artikel 8*

#### *Luftfartssikkerhed*

1. Parterne bekræfter i overensstemmelse med deres rettigheder og forpligtelser i henhold til international ret, at deres respektive forpligtelse over for den anden part til at beskytte den civile luftfartssikkerhed mod ulovlig forstyrrelse udgør en integreret del af denne aftale.

2. Uden at begrænse deres generelle rettigheder og forpligtelser i henhold til international ret skal parterne især handle i overensstemmelse med bestemmelserne i konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord på luftfartøjer, undertegnet i Tokyo den 14. september 1963, konventionen om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer, undertegnet i Haag den 16. december 1970, konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed, undertegnet i Montreal den 23. september 1971, protokollen til bekæmpelse af ulovlige voldshandlinger i lufthavne, der betjener den internationale civile luftfart, undertegnet i Montreal den 24. februar 1988, konventionen om mærkning af plastiske sprængstoffer med henblik på afsløring, undertegnet i Montreal den 1. marts 1991, og enhver anden konvention og protokol vedrørende civil luftfartssikkerhed, der er bindende for begge parter.

3. Parterne tilstår efter anmodning hinanden al nødvendig bistand i forbindelse med enhver trussel mod den civile luftfartssikkerhed, herunder for at hindre ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger rettet mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, disses passagerer og besætning, lufthavne og luftnavigationsanlæg.

4. Parterne handler i overensstemmelse med de internationale luftfartssikkerhedsstandarder og hensigtsmæssig anbefalet praksis, der er fastlagt af Organisationen for International Civil Luftfart. Parterne forlanger, at luftfartøjsoperatører, der er registreret hos den pågældende part, eller luftfartøjsoperatører, som har deres primære forretningssted eller fast bopæl på deres territorium, og operatører af lufthavne på deres territorium handler i overensstemmelse med sådanne bestemmelser om luftfartssikkerhed.

5. Hver af parterne sikrer, at der træffes effektive foranstaltninger inden for deres territorium med henblik på at beskytte luftfartøjer og undersøge deres passagerer, besætning, håndbagage, bagage, fragt, post og luftfartøjsforråd, forud for samt under ombordstigning eller lastning, og at disse foranstaltninger tilpasses til at imødegå de øgede risici for den civile luftfartssikkerhed. Hver af parterne er enig i, at de af den anden part fastlagte bestemmelser vedrørende luftfartssikkerhed for udflyvning fra eller ophold på dennes territorium skal overholdes. Hver af parterne skal velvilligt overveje enhver anmodning fra den anden part om særlige sikkerhedsforanstaltninger til imødegåelse af en særskilt trussel.

6. Parterne kan under fuld hensyntagen til og med gensidig respekt for hinandens højhedsret vedtage sikkerhedsforanstaltninger for adgangen til deres respektive territorier, som straks bør meddeles den anden part. Den pågældende part skal tage hensyn til de sikkerhedsforanstaltninger, som allerede anvendes af den anden part, og eventuelle synspunkter, som fremføres af den anden part. Parterne anerkender dog, at intet i denne artikel begrænser en parts ret til at nægte adgang til sit territorium for flyvninger, som anses for at udgøre en trussel mod dens sikkerhed.

7. Parterne kan iværksætte nødforanstaltninger, herunder ændringer, for at imødegå en specifik sikkerhedstrussel. Sådanne foranstaltninger meddeles omgående den anden parts ansvarlige myndigheder.

8. Uden at foregribe et behov for omgående indgriben for at beskytte transportsikkerheden bekræfter parterne, at de ved overvejelser af sikkerhedsforanstaltninger vil evaluere eventuelle negative virkninger for den internationale lufttransport, og - medmindre de er forhindret af lovgivning - tage hensyn hertil, når de beslutter, hvilke foranstaltninger der er nødvendige og hensigtsmæssige for at løse de pågældende sikkerhedsproblemer.

9. Ved ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer eller andre ulovlige handlinger mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, deres passagerer og besætning, lufthavn eller luftnavigationsanlæg, eller trussel herom, bistår parterne hinanden ved at lette udveksling af oplysninger samt andre passende foranstaltninger med henblik på hurtigt og sikkert at bringe en sådan hændelse eller trussel herom til ophør.

10. Hver part træffer alle de foranstaltninger, den finder praktisk mulige, for at sikre, at et luftfartøj, som er udsat for kapring eller anden ulovlig handling, og som befinder sig på jorden på dens territorium, tilbageholdes på jorden, medmindre dets afrejse er påkrævet på grund af et overordnet hensyn til beskyttelsen af menneskeliv. Når det er praktisk muligt, træffes sådanne foranstaltninger efter gensidige samråd.

11. Hvor en part har rimelig grund til at antage, at den anden part har fraveget bestemmelserne i denne artikel, kan denne parts ansvarlige myndigheder anmode om øjeblikkelige samråd med den anden parts ansvarlige myndigheder. Sådanne samråd skal iværksættes inden for femten (15) dage efter modtagelse af en sådan anmodning. Indgås der ikke en tilfredsstillende aftale inden for femten (15) dage fra iværksættelsen af sådanne samråd, er dette tilstrækkelig begrundelse for, at den part, der anmodede om samråd, kan træffe foranstaltninger til at nægte, tilbagekalde, suspendere eller pålægge betingelser for driftstilladelsen til eller de tekniske godkendelser af et eller flere af den pågældende parts luftfartsselskaber. En part kan, når en nødsituation kræver det, eller for at forebygge yderligere misligholdelse af bestemmelserne i denne artikel, træffe midlertidige foranstaltninger.

## *Artikel 9*

### **Kommercielle muligheder**

#### **Forretningsvirksomhed**

1. Parterne er enige om, at hindringer for kommercielle operatørers forretningsvirksomhed vil kunne hæmme de fordele, der skal opnås med denne aftale. Parterne er derfor enige om fra undertegnelsen af denne aftale at indlede en effektiv og gensidig proces med afskaffelse af hindringer for forretningsvirksomhed, der udøves af begge parters luftfartsselskaber, når sådanne hindringer kan hæmme de kommercielle aktiviteter, skabe konkurrencefordrejninger eller hæmme tilvejebringelsen af lige vilkår.

2. I de tilfælde, hvor der henvises til nationale love og forskrifter i forbindelse med kommercielle muligheder, der er omfattet af denne artikel, sikrer parterne, at de pågældende love og forskrifter ikke på ubehørig vis hæmmer de kommercielle aktiviteter.

3. Det Fælles Udvalg, der nedsættes i henhold til artikel 21, udvikler samarbejdet i forbindelse med forretningsvirksomhed og kommercielle muligheder; det overvåger de fremskridt, der gøres for på effektiv vis at afhjælpe hindringer for de kommercielle operatørers forretningsvirksomhed, og gennemgår regelmæssigt udviklingen på dette område, herunder også lovgivningsmæssige og forskriftsmæssige ændringer. I overensstemmelse med artikel 21 (Det Fælles Udvalg) kan en part anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at drøfte ethvert spørgsmål vedrørende anvendelsen af nærværende artikel.

### **Repræsentanter for luftfartsselskaber**

4. I overensstemmelse med begge parters love og forskrifter har begge parters luftfartsselskaber ret til frit at etablere repræsentationer på den anden parts territorium for at markedsføre og sælge lufttransportydelser og dertil knyttede tjenester.

5. Begge parters luftfartsselskaber har ret til at tage ledelses-, salgs-, teknisk, drifts- og andet specialiseret personale, som er nødvendigt, for at de kan levere lufttransportydelserne, med ind på den anden parts territorium og beholde det dér i overensstemmelse med den andens parts love og andre forskrifter om indrejse, ophold og beskæftigelse. Begge parter letter og fremmer tilståelsen af arbejdstilladelser, når dette er nødvendigt, for personale, som ansættes i repræsentationerne i henhold til dette stykke, herunder personale, som udfører visse midlertidige opgaver, som ikke overstiger halvfems (90) dage, med forbehold af de relevante gældende love og forskrifter.

### **Ground handling**

6. a) Hvert luftfartsselskab har med hensyn til ground handling på den anden parts territorium, jf. dog litra b):

- i) ret til at varetage sin egen ground handling ("egen ground handling"), eller
- ii) ret til at vælge mellem konkurrerende udbydere, herunder andre luftfartsselskaber, der kan levere ground handlingydelser som samlet pakke eller enkeltvis, hvor sådanne udbydere har fået markedsadgang på grundlag af hver parts love og forskrifter og opererer på markedet.

b) Rettighederne under litra a), nr. i) og ii), er kun underlagt begrænsninger i henhold til de gældende love og forskrifter på den anden parts territorium. I tilfælde hvor sådanne begrænsninger udelukker egen ground handling, og der ikke er egentlig konkurrence mellem udbydere af ground handlingydelser, skal den relevante part sikre, at alle luftfartsselskaber har lige og tilstrækkelig adgang til alle ydelser af den art; priserne på sådanne ydelser fastlægges på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier.

### **Tildeling af slots (ankomst- og afgangstidspunkter) i lufthavne**

7. Tildelingen af disponible slots i lufthavne på parternes territorier foretages på en uafhængig, gennemsigtig, ikke-diskriminerende og rettidig måde. Et luftfartsselskab skal kunne operere i overensstemmelse med de tildelte slots uden yderligere godkendelse af ruteplaner, programmer eller driftsplaner.

### **Driftsplaner, programmer og ruteplaner**

8. En part må kræve underretning om driftsplaner, programmer eller ruteplaner for luftfartstjenester, der udøves inden for rammerne af denne aftale, når det alene er til

orientering. Hvis en part kræver en sådan underretning, skal den i videst mulig udstrækning mindske de administrative byrder i forbindelse med underretningskravene og –procedurene for den anden parts lufttransportmellemed og luftfartsselskaber.

### **Salg, lokale udgifter og overførsel af midler**

9. I overensstemmelse med begge parters love og forskrifter har begge parters luftfartsselskaber ret til på den anden kontraherende parts territorium at sælge lufttransportydelse og dertil knyttede tjenester direkte og/eller, efter luftfartsselskabets valg, via dets salgsganter, andre mellemed udpeget af luftfartsselskabet eller enhver anden tilgængelig kanal. Hvert luftfartsselskab har ret til at sælge sådanne transportydelser og dertil knyttede tjenester i overensstemmelse med begge parters love og forskrifter og enhver person til at købe sådanne transportydelser og dertil knyttede tjenester i den lokale eller en frit omsættelig valuta.

10. Parternes luftfartsselskaber har ret til at betale udgifter, der påløber lokalt på den anden parts territorium, herunder køb af brændstof, i den lokale valuta. Parternes luftfartsselskaber kan vælge at betale sådanne udgifter på den anden parts territorium i frit omsættelige valutaer i overensstemmelse med de nationale valutlove og -forskrifter.

11. Hver part tilstår den anden parts luftfartsselskaber retten til at omveksle indtægter, som overstiger beløb, der udbetales lokalt, til frit omsættelig valuta og overføre disse fra den anden parts territorium til hjemlandet og, hvis det ikke strider mod nationale valutlove og -forskrifter, til et eller flere lande efter selskabets eget valg. Omveksling og overførsel tillades umiddelbart, uden restriktioner og uden at være underkastet nogen afgifter, til den gældende vekselkurs for transaktioner og overførsel, der gælder på det tidspunkt, hvor anmodningen om overførsel indgives første gang. Omvekslingen og overførslen af sådanne indtægter undergives ikke nogen administrative afgifter eller vekselgebyrer ud over dem, der normalt opkræves af banker for gennemførelse af sådanne omvekslinger og overførsler. Bestemmelserne i denne artikel fritager ikke nogen af parternes luftfartsselskaber for nogen told, afgifter og bidrag, som de ellers er underlagt. Hvis der eksisterer en særlig aftale mellem en EU-medlemsstat og Brasilien med henblik på at undgå dobbeltbeskatning eller en særlig aftale eller andre bilateralt aftalte bestemmelser vedrørende beskatning af indtægter/udbytte, som regulerer overførsler af midler mellem den pågældende EU-medlemsstat og Brasilien, har sådanne aftaler forrang.

### **Samarbejdsordninger**

12. I forbindelse med drift eller udbud af ruter, der er omfattet af aftalen, kan parternes luftfartsselskaber indgå samarbejdsaftaler om markedsføring, f.eks. reservering af kapacitet og fælles rutenumre, med:

- a) et eller flere af den samme parts luftfartsselskaber
- b) et eller flere af den anden parts luftfartsselskaber
- c) et eller flere luftfartsselskaber fra tredjelande og
- d) en udbyder af overfladetransport (land- eller søtransport) fra et hvilket som helst land

under forudsætning af, at i) det opererende luftfartsselskab er indehaver af de relevante trafikrettigheder, og ii) samarbejdet opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som parterne normalt anvender på drift og udbud af international lufttransport.

Parterne må kræve, at luftfartsselskaberne underretter de kompetente myndigheder om samarbejdsaftaler om markedsføring inden for rammerne af denne aftale, når det alene er til orientering.

13. Når der sælges passagertransportydelser inden for rammerne af samarbejdsaftaler om markedsføring, skal køberen på salgsstedet, eller i hvert fald inden ombordstigningen, informeres om, hvilke transportleverandører, der driver hvilke afsnit af ruten.

14. For passagertransport gælder, at leverandører af overfladetransportydelser ikke er omfattet af love og forskrifter for lufttransport, udelukkende fordi det er et luftfartsselskab, der udbyder overfladetransportydelsen i eget navn. Leverandører af overfladetransport kan frit vælge, om de vil indgå samarbejdsaftaler. Når udbydere af overfladetransport træffer afgørelse om en sådan aftale, kan de bl.a. tage hensyn til forbrugernes interesser og til tekniske, økonomiske, plads- og kapacitetsmæssige begrænsninger.

15. Uanset andre bestemmelser i denne aftale har parternes luftfartsselskaber og indirekte fragtttransportudbydere i forbindelse med international lufttransport ret til frit og uden begrænsninger at vælge landtransport af fragt til og fra destinationer på parternes territorium eller i tredjelande, herunder transport til og fra alle lufthavne med toldfaciliteter, og i givet fald til at transportere fragt under toldkontrol efter gældende love og forskrifter. Lufthavnens toldkontorer skal stå til rådighed for denne fragt, hvad enten den foregår som overflade- eller lufttransport. Luftfartsselskaberne kan vælge selv at udføre deres overfladetransport eller at tilbyde overfladetransport via aftaler med andre virksomheder, herunder andre luftfartsselskaber og indirekte udbydere af luftfragt. Sådanne intermodale fragttjenester kan tilbydes til en samlet pris for den kombinerede luft- og overfladetransport, forudsat at afsenderne oplyses korrekt om omstændighederne ved transporten.

### **Franchising og branding**

16. Begge parter luftfartsselskaber har ret til at indgå i franchising- eller brandingordninger med selskaber, herunder luftfartsselskaber, hos begge parter eller i tredjelande, forudsat at luftfartsselskaberne har de fornødne bemyndigelser og opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som parterne normalt anvender på sådanne ordninger, herunder bestemmelserne i artikel 7 (sikkerhed) og artikel 8 (luftfartssikkerhed) i denne aftale.

### **Leasing**

17. Begge parter luftfartsselskaber kan i overensstemmelse med de involverede parter love og forskrifter indgå aftaler om at stille luftfartøjer med eller uden besætning til rådighed til international lufttransport med:

- a) et eller flere af parternes luftfartsselskaber og
- b) et eller flere luftfartsselskaber fra tredjelande

under forudsætning af, at alle parter i sådanne aftaler har de fornødne bemyndigelser og opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som parterne normalt anvender på sådanne aftaler. Ingen af parterne kan af luftfartsselskaber, som stiller luftfartøjer til rådighed, kræve, at de skal have trafikrettigheder i henhold til denne aftale til de ruter, som luftfartøjet skal benyttes til. Parterne kan kræve, at disse aftaler godkendes af deres kompetente myndigheder. Hvis en part kræver en sådan godkendelse, skal den i videst mulig udstrækning mindske de administrative byrder for luftfartsselskaberne i forbindelse med godkendelsesprocedurerne.

## **Artikel 10**

### **Investeringer udefra**

Hver part tillader, at den anden parts statsborgere kan eje og kontrollere op til 49 % af stemmerettighederne i deres luftfartsselskaber.

## *Artikel 11*

### **Told og afgifter**

1. Luftfartøjer, som benyttes i international lufttransport af et af den anden parts luftfartsselskaber, såvel som deres sædvanlige udstyr, jordbaseret udstyr, beholdninger af brændstof, smøreolie, teknisk forråd, reservedele (herunder motorer), luftfartøjsforråd (herunder fødevarer, drikkevarer, alkohol, tobak og andre produkter, som sælges eller bruges af passagerer i begrænsede mængder under flyvningen) og andre produkter, som udelukkende bruges i forbindelse med drift eller servicering af luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport, er ved ankomsten på en parts territorium på et gensidigt grundlag fritaget for alle importrestriktioner, ejendomsskatter, kapitalafgifter, told, punktafgifter og andre lignende afgifter, som opkræves af begge parter nationale, statslige og/eller lokale myndigheder og ikke bygger på omkostningerne ved de ydede tjenester, forudsat at udstyr, forsyninger og beholdninger forbliver om bord på luftfartøjet.

2. Med undtagelse af afgifter baseret på omkostningen ved en ydet tjeneste, er følgende genstande på et gensidigt grundlag også fritaget for de skatter, afgifter, vederlag og gebyrer, som er omhandlet i denne artikels stk. 1:

- a) luftfartøjsforråd, der indføres til eller leveres på en parts territorium og indenfor rimelighedens grænser tages om bord til brug i et afrejsende luftfartøj, som et af den anden parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over den parts territorium, hvor forrådet er leveret
- b) jordbaseret udstyr og reservedele (herunder motorer), der indføres til en parts territorium til vedligeholdelse eller reparation af et af den anden parts luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport
- c) beholdninger af brændstof, smøreolie og teknisk forråd, der indføres til eller leveres på en parts territorium til brug i et luftfartøj, som et af den anden parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over den parts territorium, hvor beholdningerne eller forrådet er leveret og
- d) tryksager, herunder gratis reklamemateriale, jf. parternes respektive toldregler, der indføres til eller leveres på en parts territorium og tages om bord til brug i et afrejsende luftfartøj, som et af den anden parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis tryksagerne skal bruges på den del af turen, der foregår over den parts territorium, hvor de er leveret.

3. Uanset eventuelle andre bestemmelser om det modsatte er intet i denne aftale til hinder for, at en part uden forskelsbehandling kan opkræve enhver form for skatter, afgifter eller gebyrer på brændstof, der på deres territorium leveres til brug i et luftfartsselskabs luftfartøj, som opererer mellem to destinationer på dets territorium.

4. Det i stk. 1 og 2 omhandlede udstyr og forråd kan forlanges opbevaret under de kompetente myndigheders opsyn eller kontrol.

5. De fritagelser, der fastsættes i denne artikel, finder også anvendelse i situationer, hvor en parts luftfartsselskaber har indgået aftaler med andre luftfartsselskaber, som den anden part

yder tilsvarende fritagelser, om lån eller overdragelse af de i denne artikels stk. 1 og 2 omhandlede genstande på den anden parts territorium.

6. Intet i denne aftale hindrer parterne i at opkræve skat, told, gebyrer eller afgifter på varer, som sælges til passagerer med andet formål end fortæring om bord, på en lufrute mellem to destinationer på en parts territorium, hvor udstigning og ombordstigning er tilladt.

7. Hvis det er nødvendigt for at sikre overholdelsen af bestemmelserne i stk. 1 og 2 i denne artikel, kan en part på et eller flere af sine luftfartsselskabers vegne anmode om bistand fra den anden part for at blive fritaget for told, skatter og afgifter opkrævet af statslige og lokale regeringer eller myndigheder for de varer, der er anført i stk. 1 og 2, samt for afgifter i forbindelse med brændstofleverancer på de i denne artikel nævnte vilkår, undtagen den del af afgifterne, som bygger på omkostningerne ved den ydede tjeneste. Som svar på en sådan anmodning underretter den anden part det relevante regeringskontor eller den relevante myndighed om den anmodende parts synspunkter og træffer om fornødent passende foranstaltninger til at sikre en korrekt anvendelse af bestemmelserne i stk. 1 og 2 i denne artikel.

8. Bagage og fragt i direkte transit over en parts territorium fritages for skat, told, afgifter og lignende gebyrer og afgifter, der ikke er baseret på omkostningerne ved den ydede tjeneste.

9. Almindeligt luftfartsudstyr samt materialer og forsyninger, der normalt forefindes om bord på parternes luftfartsselskabers luftfartøjer, må kun aflæsses på den anden parts territorium efter godkendelse fra toldmyndighederne på det pågældende territorium. I sådanne tilfælde skal det pågældende udstyr muligvis overvåges af toldmyndighederne, indtil det genudføres eller på anden måde bortskaffes i overensstemmelse med toldbestemmelserne.

10. Aftalens bestemmelser berører ikke momsområdet, bortset fra importmoms. Bestemmelserne i de gældende konventioner mellem en medlemsstat og Brasilien med henblik på at undgå dobbeltbeskatning af indtægter og kapital påvirkes ikke af denne aftale.

## *Artikel 12*

### **Brugerafgifter**

1. Brugerafgifter, som kan pålægges den anden parts luftfartsselskaber af parternes kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer, skal være korrekte, rimelige og ikke-diskriminerende. I alle tilfælde må den anden parts luftfartsselskaber ved fastsættelsen af sådanne eventuelle brugerafgifter ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab på fastsættelsestidspunktet.

2. Brugerafgifter, som pålægges den anden parts luftfartsselskaber, skal være gennemsigtige og må ikke overstige de fulde omkostninger, som påløber for de kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer ved at stille passende faciliteter og tjenester i lufthavne og på lufthavnsområdet til rådighed samt luftnavigations- eller luftfartssikkerhedsfaciliteter og -tjenester i lufthavnen eller lufthavnssystemet. Afgifterne kan omfatte et rimeligt afkast på aktiver efter afskrivning. De faciliteter og tjenester, som der opkræves afgift for, skal være effektive og have den bedst mulige økonomi.

3. Parterne tilskynder til samråd mellem deres respektive kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer og de luftfartsselskaber, som benytter tjenesterne og faciliteterne. Hver part tilskynder også de kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer og luftfartsselskaberne til at udveksle alle oplysninger, der er nødvendige for at tillade en korrekt nyvurdering af afgifternes rimelighed i overensstemmelse med principperne i stk. 1 og 2. De kompetente afgiftsopkrævende myndigheder giver brugerne et rimeligt varsel om forslag til

ændring af brugerafgifter, så brugerne kan fremføre deres synspunkter, inden der foretages ændringer.

### *Artikel 13*

#### **Tariffer**

1. Parterne tillader, at luftfartsselskaberne fastsætter priser frit på grundlag af fri og ufordrejet konkurrence.
2. Begge parter må på et ikke-diskriminerende grundlag kræve, at begge parters luftfartsselskaber underretter deres luftfartsmyndigheder om tariffer for tjenester med udgangspunkt i deres territorium, når det sker på et forenklet grundlag og alene er til orientering. Der må ikke kræves en sådan underretning fra luftfartsselskaberne forud for indførelsen af en tarif.
3. Der kan afholdes drøftelser mellem parternes luftfartsmyndigheder for at diskutere spørgsmål som f.eks., men ikke udelukkende, krav og procedurer for underretning om tariffer og tariffer, som kan være ukorrekte, urimelige eller diskriminerende.

### *Artikel 14*

#### **Statistikker**

1. En parts luftfartsmyndigheder kan kræve, at den anden parts luftfartsmyndigheder forelægger disponible statistikker over den trafik, der gennemføres, eller de tjenester, der ydes inden for rammerne af denne aftale, i overensstemmelse med de indenlandske love og forskrifter på et ikke-diskriminerende grundlag og i det omfang, det er rimeligt.
2. Parterne samarbejder inden for rammerne af Det Fælles Udvalg med henblik på at lette udvekslingen af statistiske oplysninger for at overvåge udviklingen i lufttrafikken.

### *Artikel 15*

#### **Konkurrenceforhold**

1. Hver af parterne giver begge parters luftfartsselskaber rimelig og lige adgang til at konkurrere om at udbyde de lufttransportydelser, der er omfattet af denne aftale. Hver parts konkurrencelovgivning, således som den ændres fra tid til anden, gælder for luftfartsselskabernes drift inden for den respektive parts jurisdiktion. Parterne har samme mål vedrørende konkurrencelovgivningens forenelighed og overensstemmelse og samarbejder, hvor det er hensigtsmæssigt og relevant, om anvendelsen af konkurrencelovgivning.
2. Parterne bekræfter, at fri og ufordrejet konkurrence er vigtig for at fremme målene for denne aftale, og bemærker, at en sund og effektiv håndhævelse af deres konkurrencelove bidrager til, at udøvelsen af lufttransporttjenester mellem parterne fungerer effektivt. Parterne bekræfter, at samarbejdet og koordinationen mellem parternes konkurrencemyndigheder tjener til at fremme konkurrencen og en effektiv løsning af konkurrencespørgsmål samt til at mindske muligheden for eller i videst mulig udstrækning mindske virkningerne af forskelle i anvendelsen af deres konkurrencelovgivning.
3. Hver part sikrer, at lufthavne, luftfartsselskaber, flyvekontrolltjenester, luftfartstjenester, luftfartssikkerhed og andre dertil knyttede faciliteter og tjenester, der ydes på dens territorium, står til disposition, så de kan benyttes af den anden parts luftfartsselskaber på et ikke-diskriminerende grundlag.
4. Parterne bekræfter, at statsstøtte kan have en negativ virkning for luftfartsselskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere om at udbyde den internationale lufttransport, der er omfattet af denne aftale. Statsstøtte kan omfatte, men er ikke begrænset til,

kapitaltilførsler, krydssubsidiering, tilskud, garantier, lempelse eller skattefradrag, beskyttelse imod konkurs eller forsikring fra ethvert regeringsorgan.

5. Hvis en part finder, at dens luftfartsselskaber udsættes for diskrimination eller illoyal praksis fra den anden parts side, eller at et tilskud eller en støtte, som overvejes eller ydes af den anden part, vil kunne hæmme eller hæmmer den første parts luftfartsselskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere på ufordrejet vis, kan den forelægge den anden part sine bemærkninger. Endvidere kan hver part i sådanne tilfælde anmode om et møde i Det Fælles Udvalg som fastsat i artikel 21 (Det Fælles Udvalg) med henblik på at behandle spørgsmålet.

6. Hvis en part efter samråd i Det Fælles Udvalg mener, at de i stk. 5 omhandlede forhold stadig består og sandsynligvis vil medføre uoprettelig skade for dens luftfartsselskaber, kan den træffe foranstaltninger i overensstemmelse med de procedurer og kriterier, der fastlægges af Det Fælles Udvalg i henhold til artikel 21 (Det Fælles Udvalg). Enhver foranstaltning af denne art skal være relevant, forholdsmæssig og begrænset med hensyn til anvendelsesområde og varighed til det, der er strengt nødvendigt. Foranstaltningen skal udelukkende være rettet imod det eller de luftfartsselskaber, der drager fordel af de forhold, hvortil der henvises i stk. 5, og skal gælde, uden at dette berører hver parts ret til at træffe foranstaltninger i henhold til artikel 22 (bilægelse af tvister).

7. Ved iværksættelsen af drøftelserne efter stk. 5 og 6 skal parterne:

- a) koordinere deres foranstaltninger med de relevante myndigheder
- b) overveje alternative midler, med hvilke foranstaltningens formål også kan opnås, og som er i overensstemmelse med den generelle konkurrence- og forbrugerlovgivning og
- c) tage hensyn til den anden parts synspunkter og forpligtelser i henhold til andre internationale aftaler.

8. Uanset stk. 1 til 7 må intet i denne artikel begrænse den myndighed, som hver parts konkurrencemyndigheder har, og alle spørgsmål vedrørende håndhævelsen af konkurrencelovgivning henhører udelukkende under disse myndigheders kompetence.

## ***Artikel 16***

### **Miljø**

1. Parterne støtter behovet for at beskytte miljøet ved at fremme bæredygtig udvikling inden for luftfarten. Parterne vil arbejde sammen om at identificere spørgsmål vedrørende den internationale luftfarts virkninger for miljøet.

2. Parterne anerkender, at det er vigtigt at samarbejde for at overveje og i videst mulig udstrækning mindske luftfartens konsekvenser for miljøet og for at sikre, at eventuelle foranstaltninger er i fuld overensstemmelse med målene for denne aftale.

3. Parterne støtter og bør anspore udvekslingen af oplysninger og en regelmæssig dialog mellem eksperter for at udbygge samarbejdet om afhjælpning af den internationale luftfarts miljømæssige virkninger, herunder:

- a) forskning og udvikling angående miljøvenlig luftfartsteknologi
- b) innovation inden for lufttrafikstyring for at nedbringe luftfartens miljømæssige virkninger

- c) forskning og udvikling af vedvarende brændstoffer til luftfart
- d) udveksling af synspunkter om spørgsmål vedrørende den internationale luftfarts miljømæssige konsekvenser og
- e) foranstaltninger til overvågning og reduktion af støj med henblik på at mindske luftfartens virkninger for sundheden og miljøet.

4. Parterne skal ligeledes i overensstemmelse med deres multilaterale miljømæssige rettigheder og forpligtelser udbygge samarbejdet, herunder det finansielle og teknologiske samarbejde, i forbindelse med foranstaltninger, som tager sigte på at mindske drivhusgasemissionerne fra den internationale luftfart.

5. Intet i denne aftale skal forstås således, at det begrænser parternes kompetente myndigheders beføjelse til at træffe alle hensigtsmæssige foranstaltninger for at forebygge eller på anden måde gribe ind over for lufttransportens miljømæssige virkninger, hvis sådanne foranstaltninger er i fuld overensstemmelse med deres rettigheder og forpligtelser i henhold til international ret.

### *Artikel 17*

#### **Lufttrafikstyring**

Parterne skal samarbejde om effektivt tilsyn med flyvesikkerheden og politiske spørgsmål forbundet med lufttrafikstyring med henblik på at optimere den generelle flyveeffektivitet, mindske omkostningerne og øge de eksisterende systemers sikkerhed og kapacitet. Parterne skal tilskynde deres civile luftfartsmyndigheder og luftfartstjenesteudøvere til fortsat at samarbejde om forskriftsmæssige spørgsmål og interoperabilitet for yderligere at integrere begge siders systemer, hvor det er muligt, mindske luftfartens miljømæssige virkninger og udveksle oplysninger, hvor det er relevant.

### *Artikel 18*

#### **Forbrugerbeskyttelse**

1. Parterne bekræfter vigtigheden af at beskytte forbrugernes interesser.
2. Parterne erkender, at det er vigtigt at fremme det gensidige samarbejde på dette område og undgå, at luftfartsselskaberne pålægges uforenelige krav. Med henblik herpå konsulterer parterne hinanden inden for rammerne af Det Fælles Udvalg om den fremtidige udvikling og de forskriftsmæssige forslag på dette område.

### *Artikel 19*

#### **Beskæftigelsesrelaterede spørgsmål**

1. Parterne anerkender betydningen af at overveje virkningerne af denne aftale for arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesforholdene og arbejdsvilkårene. Parterne forpligter sig til at samarbejde om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesforhold inden for anvendelsesområdet for denne aftale.
2. Parterne erkender vigtigheden af de fordele, der opstår, når betydelige økonomiske gevinster fra åbne og konkurrencebaserede markeder kombineres med høje arbejdsstandarder for de ansatte. Parterne gennemfører aftalens bestemmelser på en sådan måde, at det fremmer høje arbejdsstandarder uanset de pågældende selskabers ejerskab eller art og bidrager til at

sikre, at de rettigheder og principper, der er fastlagt i deres respektive lovgivninger, ikke undergraves.

3. Begge parter kan anmode om et møde i Det Fælles Udvalg til at behandle arbejdsmarkeds- og beskæftigesspørgsmål, som den anmodende part har identificeret som betydelige.

### *Artikel 20*

#### **Edb-reservationssystemer**

1. De, der handler med edb-reservationssystemer på en parts territorium, har ret til at medtage, opretholde og frit stille deres edb-reservationssystem til rådighed for rejsebureauer og rejseselskaber, hvis hovedaktivitet er distribution af rejseprodukter på den anden parts territorium, under forudsætning af at det eller de pågældende edb-reservationssystemer overholder alle den anden parts relevante forskrifter.

2. Ingen part kan på sit territorium pålægge eller tillade, at der pålægges den anden parts forhandlere af edb-reservationssystemer strengere krav med hensyn til præsentation (herunder parametrene for redigering og visning), drift, praksis, forhandling eller ejerskab end de krav, der gælder for partens egne forhandlere af edb-reservationssystemer.

3. En parts ejere/operatører af edb-reservationssystemer, som opfylder den anden parts relevante forskrifter og krav, skal have samme mulighed for at eje edb-reservationssystemer på den anden parts territorium, som partens egne ejere/operatører.

### *Artikel 21*

#### **Det Fælles Udvalg**

1. Der nedsættes et fælles udvalg sammensat af repræsentanter for begge parter, som har ansvaret for at overvåge administrationen af denne aftale og sikre, at den gennemføres korrekt. Det fælles udvalg mødes efter behov, dog mindst en gang om året. Parterne kan hver især anmode om, at der indkaldes til et møde.

2. Det Fælles Udvalg fastsætter selv sin forretningsorden.

3. Det Fælles Udvalg arbejder og træffer beslutninger på grundlag af konsensus.

4. En part kan anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at søge at løse problemer med fortolkningen eller anvendelsen af denne aftale. Et sådant møde skal indledes hurtigst muligt, og senest to måneder efter datoen for modtagelse af anmodningen, medmindre andet er aftalt mellem parterne.

5. Det Fælles Udvalg udarbejder henstillinger og træffer afgørelser om de anliggender, som er udtrykkeligt omfattet af denne aftale, og skal navnlig fastlægge de procedurer og kriterier, der er omhandlet i artikel 15, stk. 6 (konkurrenceforhold).

6. Det Fælles Udvalg skal også udvikle samarbejdet, idet det navnlig, men ikke udelukkende, skal fokusere på at:

- a) undersøge markedsvilkår, der påvirker lufttrafikken i henhold til denne aftale
- b) behandle og i videst mulig udstrækning effektivt løse spørgsmål vedrørende forretningsvirksomhed, som bl.a. kan hæmme markedsadgangen og en gnidningsløs udøvelse af tjenester inden for rammerne af denne aftale, med henblik på at sikre lige vilkår, forskriftsmæssig overensstemmelse og mindst mulige forskriftsmæssige byrder for udøvelsen af luftfartstjenester

- c) udveksle oplysninger, herunder yde rådgivning om ændringer af nationale love og politikker, der vil kunne påvirke de luftfartstjenester, der er omfattet af denne aftale
- d) fremme udvekslinger på ekspertniveau om nye lovgivnings- eller forskriftsmæssige initiativer og udviklingen på dette område i forbindelse med spørgsmål, som er omfattet af denne aftale, f.eks. miljø eller forbrugerbeskyttelse, med henblik på i videst mulig udstrækning at opnå kompatible tilgange
- e) overveje potentielle områder, hvor denne aftale kan udbygges, herunder anbefalinger vedrørende ændringer af denne aftale
- f) drøfte spørgsmål vedrørende investering, ejerskab og kontrol
- g) udbygge det forskriftsmæssige samarbejde og det fælles tilsagn om at tilvejebringe gensidig anerkendelse af og overensstemmelse mellem regler og foranstaltninger
- h) hvor det er relevant, fremme samråd om lufttransportsspørgsmål, der behandles i internationale organisationer og inden for rammerne af forbindelserne med tredjelande og multilaterale ordninger, herunder overvejelser om, hvorvidt der skal vælges en fælles tilgang og
- i) lette udvekslingen af statistiske oplysninger mellem parterne med henblik på at overvåge udviklingen i de luftfartstjenester, der er omfattet af denne aftale.

7. I de tilfælde, hvor en part er i færd med at udvikle eller gennemføre luftfartspolitiske foranstaltninger eller andre foranstaltninger, som kan få betydelig indvirkning på luftfarten, skal den vurdere de eventuelle følger af sådanne foranstaltninger for de rettigheder, der er fastlagt i denne aftale. Begge parter kan anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at drøfte de eventuelle følger af luftfartspolitiske foranstaltninger eller andre foranstaltninger, som kan få betydelig indvirkning på luftfarten, og anbefale, hvilke hensigtsmæssige tiltag parterne skal iværksætte med hensyn til de rettigheder, der er fastlagt i denne aftale. Hvis sådanne foranstaltninger har negative følger, iværksætter Det Fælles Udvalg inden for sit mandat hensigtsmæssige tiltag for at mindske de pågældende negative følger mest muligt.

8. Denne aftale er ikke til hinder for samarbejde og drøftelser mellem parternes ansvarlige myndigheder uden for Det Fælles Udvalg, herunder på områderne sikkerhed, miljø, lufttrafikstyring, luftfartsinfrastruktur, konkurrence og forbrugerbeskyttelse. Parterne underretter Det Fælles Udvalg om de resultater af et sådant samarbejde og sådanne drøftelser, som vil kunne få indvirkning på gennemførelsen af denne aftale.

## *Artikel 22*

### **Bilæggelse af tvister**

Alle tvister vedrørende anvendelsen eller fortolkningen af denne aftale (undtagen sager i medfør af artikel 15), som ikke kan løses ved et møde i Det Fælles Udvalg, kan efter aftale mellem parterne løses ad diplomatisk vej og, hvis de stadig består, henvises til en person eller et organ med henblik på en beslutning (mægling). Hvis parterne ikke kan nå til enighed herom, henvises tvisten efter anmodning fra en af parterne til voldgift i overensstemmelse med de procedurer, som parterne skal aftale.

### *Artikel 23*

#### **Forhold til andre aftaler**

1. Efter aftalens ikrafttræden i henhold til artikel 27 har denne aftale forrang frem for de relevante bestemmelser i de bilaterale aftaler, der er opført i afsnit 1 i bilag II, undtagen i det omfang, der er fastsat i afsnit 2 i bilag II.
2. Hvis parterne tiltræder en multilateral aftale eller støtter en beslutning truffet af Organisationen for International Civil Luftfart eller en anden international organisation, som drejer sig om forhold, der er omfattet af denne aftale, drøftes det i Det Fælles Udvalg, om denne aftale skal tilpasses for at tage højde herfor.

### *Artikel 24*

#### **Ændring**

Alle ændringer af denne aftale skal vedtages i fællesskab af parterne efter de samråd, der afholdes i overensstemmelse med artikel 21 (Det Fælles Udvalg) i denne aftale. Ændringer træder i kraft i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 27 (ikrafttræden).

### *Artikel 25*

#### **Opsigelse**

Hver af parterne kan når som helst ad diplomatiske kanaler give den anden part skriftlig meddelelse om sin beslutning om at opsigte aftalen. Opsigelsen sendes samtidig til Organisationen for International Civil Luftfart. Aftalen ophører ved midnat (GMT) ved udgangen af Den Internationale Luftfartssammenslutnings (IATA) trafikseson, som er i kraft et år fra datoen på den skriftlige opsigelse af aftalen, medmindre opsigelsen trækkes tilbage efter aftale mellem parterne inden udgangen af denne periode.

### *Artikel 26*

#### **Registrering af aftalen**

Denne aftale og alle ændringer deraf registreres hos Organisationen for International Civil Luftfart og i De Forenede Nationers sekretariat i overensstemmelse med artikel 102 i De Forenede Nationers pagt, efter at den er trådt i kraft.

### *Artikel 27*

#### **Ikrafttræden**

Denne aftale og eventuelle ændringer heraf træder i kraft en måned efter datoen på den sidste note i en udveksling af diplomatiske noter mellem parterne, hvor de bekræfter, at alle nødvendige ikrafttrædelsesprocedurer for denne aftale er afsluttet. I forbindelse med denne udveksling fremsender Brasilien til Den Europæiske Union den diplomatiske note til Den Europæiske Union og dens medlemsstater, og Den Europæiske Union fremsender til Brasilien den diplomatiske note fra Den Europæiske Union og dens medlemsstater. Den eller de diplomatiske noter fra Den Europæiske Union og dens medlemsstater skal omfatte meddelelser fra hver medlemsstat, som bekræfter, at den pågældende medlemsstats procedurer for aftalens ikrafttræden er afsluttet.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede underskrevet denne aftale.

Udfærdiget i [...] den [...] i to eksemplarer på bulgarsk, dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, italiensk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, rumænsk,

slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk og ungarsk, idet hver tekst har samme gyldighed.

For Den Føderative Republik Brasilien

For Den Europæiske Union

For Østrig

For Belgien

For Bulgarien

osv.

## **BILAG I**

### **RUTEPLAN**

1. For så vidt angår denne aftales artikel 2, stk. 1, litra c), og afsnit 2 i bilag II, skal hver part tillade, at den anden parts luftfartsselskaber opererer på de ruter, der er specificeret nedenfor:

a) for så vidt angår luftfartsselskaber fra Den Europæiske Union:

forudliggende destinationer – destinationer på Den Europæiske Unions og dens medlemsstats territorium – mellemliggende destinationer – destinationer i Brasilien – efterfølgende destinationer

b) for så vidt angår brasilianske luftfartsselskaber:

forudliggende destinationer – destinationer i Brasilien – mellemliggende destinationer – destinationer på Den Europæiske Unions og dens medlemsstats territorium – efterfølgende destinationer

### **TRAFIKRETTIGHEDER**

2. Hver part tilstår den anden parts luftfartsselskaber følgende trafikrettigheder på de specificerede ruter:

#### Kombinerede tjenester, der indgår eller ikke indgår i fast rutefart

- for så vidt angår brasilianske luftfartsselskaber: retten til at udøve international lufttransport mellem enhver destination i Brasilien og enhver destination på Den Europæiske Unions og dens medlemsstats territorium

- for så vidt angår luftfartsselskaber fra Den Europæiske Union: retten til at udøve international lufttransport mellem enhver destination på Den Europæiske Unions og dens medlemsstats territorium og enhver destination i Brasilien.

Intet i dette afsnit tillægger brasilianske luftfartsselskaber retten til på en medlemsstats territorium at optage passagerer, bagage, fragt og/eller post, der befordres mod vederlag og er bestemt for en anden destination på en anden medlemsstats territorium.

#### Rene fragttjenester:

- for så vidt angår brasilianske luftfartsselskaber: retten til at udøve international lufttransport mellem enhver destination i Brasilien og enhver destination på Den Europæiske Unions og dens medlemsstats territorium med ubegrænsede trafikrettigheder via mellemliggende destinationer og/eller til efterfølgende destinationer (den femte frihedsrettighed)

- for så vidt angår luftfartsselskaber fra Den Europæiske Union: retten til at udøve international lufttransport mellem enhver destination på Den Europæiske Unions og dens medlemsstats territorium og enhver destination i Brasilien med ubegrænsede trafikrettigheder via mellemliggende destinationer og/eller til efterfølgende destinationer (den femte frihedsrettighed).

Ved udøvelsen af rene fragttjenester kan parternes luftfartsselskaber undlade at lande på nogen af ovennævnte destinationer, forudsat at de aftalte tjenester på ruten starter eller slutter på deres respektive territorier.

### OPERATIONEL FLEKSIBILITET

3. Begge parternes luftfartsselskaber kan på enhver eller alle flyvninger og efter eget valg på de specificerede ruter:

- a) gennemføre flyvninger i én eller begge retninger
- b) kombinere forskellige rutenumre og gennemføre dem med samme luftfartøj
- c) betjene mellemliggende og efterfølgende destinationer, jf. afsnit 1 og 2 i dette bilag og inden for rammerne af samarbejdsaftaler om markedsføring i henhold til artikel 9, stk. 9, i denne aftale, samt destinationer i parternes territorier i enhver kombination og rækkefølge
- d) undlade landing på én eller flere destinationer
- e) overføre trafik fra ethvert af selskabets luftfartøjer til ethvert andet af selskabets luftfartøjer på enhver destination (forbindelse med skift)
- f) gøre ophold på enhver destination på eller uden for parternes territorier
- g) befordre transittrafik gennem den anden parts territorium
- h) kombinere trafik på samme luftfartøj uanset trafikens oprindelse
- i) betjene mere end én destination under samme tjeneste (co-terminalisation)

uden nogen retningsbegrænsning eller geografisk begrænsning og uden at miste nogen trafikrettighed, som ellers gælder i medfør af denne aftale, forudsat at tjenesterne starter eller slutter på deres respektive territorier.

4. Parterne tillader hvert luftfartsselskab at fastsætte frekvensen og kapaciteten for den internationale luftransport, som det udbyder på grundlag af kommercielle overvejelser på markedet. I overensstemmelse med denne ret begrænser ingen af de kontraherende parter ensidigt trafikmængden, tjenestens frekvens eller regelmæssighed eller den eller de luftfartøjstyper, hvormed den anden parts luftfartsselskaber udfører luftransporten.

## **BILAG II**

### **BILATERALE LUFTFARTSAFTALER**

#### **Afsnit 1**

Som det er fastlagt i artikel 23 i denne aftale, har denne aftale forrang frem for de relevante bestemmelser i følgende bilaterale aftaler mellem Brasilien og medlemsstaterne:

- a) Luftfartsaftaler mellem Den Føderative Republik Brasilien og medlemsstater i Det Europæiske Fællesskab med senere ændringer og erstatninger, som på tidspunktet for denne aftales undertegnelse er i kraft eller har virkning:
  - aftale mellem Forbundsrepublikken Tyskland og Den Føderative Republik Brasilien om ruteflyvning, undertegnet i Rio de Janeiro den 29. august 1957
  - aftale mellem Østrigs regering og Den Føderative Republik Brasiliens regering vedrørende luftfartstjenester, undertegnet i Wien den 16. juli 1993
  - luftfartsaftale mellem Kongeriget Danmarks regering og Den Føderative Republik Brasiliens regering, undertegnet i Rio de Janeiro den 18. marts 1969
  - aftale mellem Spaniens regering og Brasiliens Forenede Staters regering om ruteflyvning, undertegnet i Rio de Janeiro den 28. november 1949
  - aftale mellem Den Franske Republik og Den Føderative Republik Brasilien, undertegnet i Paris den 29. oktober 1965, vedrørende luftfart
  - luftfartsaftale mellem Republikken Ungarns regering og Den Føderative Republik Brasiliens regering, undertegnet i Brasilia den 3. april 1997
  - aftale mellem Italien og Den Føderative Republik Brasilien om ruteflyvning, undertegnet i Rom den 23. januar 1951
  - luftfartsaftale mellem Kongeriget Nederlandenes regering og Den Føderative Republik Brasiliens regering, undertegnet i Brasilia den 6. juli 1976
  - luftfartsaftale mellem Den Portugisiske Republik og Den Føderative Republik Brasilien, undertegnet i Lissabon den 11. november 2002
  - luftfartsaftale mellem Kongeriget Sveriges regering og Den Føderative Republik Brasiliens regering, undertegnet i Rio de Janeiro den 18. marts 1969
  - luftfartsaftale mellem Den Føderative Republik Brasiliens regering og regeringen for Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland, undertegnet i Rio de Janeiro den 31. oktober 1946
- b) Luftfartsaftaler mellem Den Føderative Republik Brasilien og medlemsstater i Den Europæiske Union med senere ændringer, som på tidspunktet for denne aftales undertegnelse er undertegnet, men endnu ikke er trådt i kraft:

- luftfartsaftale mellem Kongeriget Belgiens regering og Den Føderative Republik Brasiliens regering, undertegnet i Bruxelles den 4. oktober 2009
- luftfartsaftale mellem Republikken Polens regering og Den Føderative Republik Brasiliens regering, undertegnet i Rio de Janeiro den 13. marts 2000.

## **Afsnit 2**

Uanset afsnit 1 i dette bilag kan gældende og nye rettigheder, herunder retten til at betjene mellemliggende og efterfølgende destinationer, og gunstigere bestemmelser eller behandlinger i henhold til ovenstående bilaterale aftaler eller andre ordninger mellem Brasilien og EU-medlemsstaterne, og som ikke er omfattet af denne aftale, eller er gunstigere end bestemmelserne heri, udøves og aftales, forudsat at der ikke diskrimineres mellem Den Europæiske Unions luftfartsselskaber på grundlag af nationalitet.

## **Afsnit 3**

Uanset afsnit 1 i dette bilag gælder det for områder, som ikke er omfattet af definitionen af "territorium" i aftalens artikel 1 (definitioner), at de bilaterale aftaler, der er opført i afsnit 1, mellem Brasilien og henholdsvis Kongeriget Danmark, Den Franske Republik, Kongeriget Nederlandene og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland fortsat finder anvendelse under de pågældende betingelser.