



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 6.5.2011
COM(2011) 253 definitief

2011/0110 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

**betreffende de ondertekening van de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de
Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Federale Republiek Brazilië,
anderzijds**

TOELICHTING

1. Achtergrond van het voorstel

• Motivering en doel van het voorstel

De onderhandelingen over de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Federale Republiek Brazilië (hierna "Brazilië" genoemd), anderzijds, zijn gevoerd op basis van een mandaat dat de Raad in oktober 2010 heeft gegeven. De luchtdiensten tussen de EU en Brazilië zijn momenteel gebaseerd op bilaterale overeenkomsten tussen afzonderlijke lidstaten en Brazilië. In het kader van het externe luchtvaartbeleid van de EU wordt met belangrijke partnerlanden onderhandeld over uitgebreide overeenkomsten voor luchtdiensten, voor zover is aangetoond dat dergelijke overeenkomst een toegevoegde waarde hebben en economische voordelen opleveren. Doelstellingen van de Overeenkomst:

- de markten geleidelijk een wederzijds openstellen, voor wat de toegang tot routes en capaciteit betreft;
- luchtdiensten bevorderen op basis van mededinging tussen luchtvervoerders, met zo weinig mogelijk overheidsinmenging en regelgeving;
- non-discriminatie en een gelijk speelveld voor ondernemingen;
- regelgevende samenwerking en, voor zover dit in de praktijk haalbaar is, de harmonisering van de regelgeving en aanpak bevorderen.

• Algemene context

Het algemene doel van de onderhandelingsrichtsnoeren is te onderhandelen over een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst, teneinde geleidelijke en wederzijdse openstelling van de markttoegang te verwezenlijken en overeenstemming van de regelgeving te garanderen.

Op 17 maart 2011 hebben beide partijen een ontwerpovereenkomst met Brazilië geparafeerd, overeenkomstig de onderhandelingsrichtsnoeren.

• Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied

De bepalingen van de overeenkomst hebben voorrang op de relevante bepalingen van de bestaande bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen lidstaten en Brazilië.

• Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de Unie

De sluiting van een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst met Brazilië is een belangrijke stap in de ontwikkeling van het externe luchtvaartbeleid van de EU, als omschreven in Mededeling COM(2005) 79 definitief van de Commissie "Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap".

2. Raadpleging van belanghebbende partijen en effectbeoordeling

De Commissie heeft de onderhandelingen gevoerd in overleg met een bijzonder comité, overeenkomstig artikel 218, lid 4, van het VWEU.

Bovendien heeft zij gedurende het volledige onderhandelingsproces de belanghebbenden geraadpleegd.

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

De Commissie heeft overleg gepleegd met belanghebbenden, met name via het Overlegforum, bestaande uit vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en vakbonden.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

Bij de voorbereiding van het onderhandelingsstandpunt van de Unie is rekening gehouden met alle opmerkingen van de betrokkenen.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Advisering door externe deskundigen was niet nodig.

- **Effectbeoordeling**

De Overeenkomst garandeert de geleidelijke openstelling van de markt voor luchtvervoer tussen de EU en Brazilië. In een verslag dat consultants in 2009 ten behoeve van de Commissie hebben voorbereid, wordt geraamd dat een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst tussen de EU en Brazilië, waarbij deze markt wordt opengesteld, 460 000 extra passagiers en tot 460 miljoen euro consumentenvoordelen zou opleveren in het eerste jaar waarin de markt effectief zou worden opengesteld. Naar verwachting zal de overeenkomst tussen de EU en Brazilië ook gedurende meerdere jaren positieve gevolgen hebben voor de werkgelegenheid. Verwacht wordt dat de liberalisering in totaal 980 directe en indirecte banen zal opleveren (minstens 870 en hoogstens 1360).

Dit verslag is via de CIRCA-gegevensbank ter beschikking gesteld van de lidstaten en belanghebbenden.

De Overeenkomst voorziet in de oprichting van een Gemengd Comité dat tot taak krijgt zich bezig te houden met de tenuitvoerlegging van de Overeenkomst en de beoordeling van het effect ervan.

3. **Juridische elementen van het voorstel**

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel**

De Overeenkomst bestaat uit de hoofdtekst, waarin de basisbeginselen zijn uiteengezet, en twee bijlagen: bijlage I heeft betrekking op het routeschema, de verkeersrechten en de operationele flexibiliteit, en bijlage II op bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten.

- **Rechtsgrondslag**

Artikel 100, lid 2, in samenhang met artikel 218, lid 5, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel niet onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie valt.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt.

De bepalingen van de Overeenkomst hebben voorrang op de relevante bepalingen van de bestaande regelingen van individuele lidstaten. De Overeenkomst creëert gelijke en uniforme voorwaarden voor markttoegang voor alle EU-luchtvaartmaatschappijen tegelijk en voert nieuwe regelingen in voor regelgevende samenwerking tussen de Europese Unie en Brazilië op gebieden die van essentieel belang zijn voor de veilige, beveiligde en efficiënte exploitatie van luchtdiensten. Deze regelingen zijn alleen mogelijk op EU-niveau, omdat het hier gaat om een aantal gebieden waarvoor uitsluitend de Unie bevoegd is.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden beter door de Unie worden verwezenlijkt.

De Overeenkomst voorziet in de gelijktijdige uitbreiding van haar bepalingen tot de 27 lidstaten, waarbij dezelfde regels zonder onderscheid van toepassing zijn op en ten goede komen aan alle EU-luchtvaartmaatschappijen, ongeacht hun land van herkomst. De luchtvaartmaatschappijen zullen vrij vluchten kunnen uitvoeren van ieder punt in de Europese Unie naar ieder punt in Brazilië, hetgeen nu niet het geval is.

Dankzij de opheffing van alle markttoegangsbeperkingen tussen de EU en Brazilië zullen niet alleen nieuwe spelers op de markt komen en kansen ontstaan om naar onvoldoende bediende luchthavens te vliegen, maar zal ook de consolidatie tussen EU-luchtvaartmaatschappijen worden bevorderd.

De Overeenkomst garandeert dat alle EU-luchtvaartmaatschappijen toegang krijgen tot commerciële opportuniteiten, zoals de mogelijkheid om vrij prijzen vast te stellen. Een andere doelstelling van het mandaat is een gelijk speelveld te creëren voor alle EU- en Braziliaanse luchtvaartmaatschappijen; hiervoor is intensieve samenwerking op regelgevingsgebied vereist, hetgeen alleen mogelijk is op het niveau van de Unie. Een laatste belangrijke doelstelling van het mandaat was een kader te creëren voor het aanpakken en oplossen van zakelijke problemen waarmee EU-maatschappijen in Brazilië worden geconfronteerd. De Unie kan grotere druk uitoefenen om deze problemen op te lossen dan de individuele lidstaten.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel.

Er wordt een Gemengd Comité opgericht voor het bespreken van kwesties met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de Overeenkomst. Dat comité zal overleg over nieuwe initiatieven of ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving aanmoedigen en mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van de Overeenkomst bekijken. Het Gemengd Comité wordt samengesteld uit vertegenwoordigers van de Commissie en de lidstaten.

De lidstaten blijven hun traditionele administratieve taken met betrekking tot internationaal luchtvervoer uitvoeren, maar in het kader van gemeenschappelijke regels die uniform worden toegepast.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgesteld instrument: internationale overeenkomst

Andere instrumenten zouden om de volgende reden(en) ongeschikt zijn:

externe luchtvaartbetrekkingen kunnen alleen kracht worden bijgezet door internationale overeenkomsten.

4. **Gevolgen voor de begroting**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

Vorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende de ondertekening van de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Federale Republiek Brazilië, anderzijds

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2, in samenhang met artikel 218, lid 5,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Commissie heeft namens de Unie en de lidstaten onderhandeld over een Overeenkomst inzake luchtvervoer met de Federale Republiek Brazilië (hierna "de Overeenkomst" genoemd), overeenkomstig het besluit van de Raad van 15 oktober 2010 waarbij de Commissie wordt gemachtigd onderhandelingen te openen. De onderhandelingen zijn met succes afgerond en zijn uitgemond in de parafering van de Overeenkomst op 17 maart 2010.
- (2) De Overeenkomst moet namens de Europese Unie worden ondertekend, onder voorbehoud van sluiting op een latere datum.

BESLUIT:

Artikel 1 Ondertekening

1. De voorzitter van de Raad wordt hierbij gemachtigd de personen aan te wijzen die bevoegd zijn om de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Federale Republiek Brazilië, anderzijds, te ondertekenen.

De tekst van de Overeenkomst is als bijlage dit besluit gevoegd.

Artikel 2 Gemengd Comité

1. Vertegenwoordigers van de Europese Unie en de lidstaten maken deel uit van het bij artikel 21 van de Overeenkomst opgericht Gemengd Comité.
2. De Europese Unie wordt in het Gemengd Comité vertegenwoordigd door de Commissie.

3. Het door de Europese Unie en haar lidstaten in het Gemengd Comité in te nemen standpunt inzake onder de exclusieve bevoegdheid van de EU vallende zaken die geen besluit met juridische gevolgen vereisen, wordt vastgesteld door de Commissie en vooraf aan de Raad en de lidstaten meegedeeld.
4. Voor beslissingen van het Gemengd Comité die onder de bevoegdheid van de EU vallen, wordt het door de Europese Unie en haar lidstaten in te nemen standpunt vastgesteld door de Raad die, op voorstel van de Commissie, met gekwalificeerde meerderheid van stemmen besluit, tenzij de in de EU-Verdragen opgenomen stemprocedures anders bepalen.
5. Voor beslissingen van het Gemengd Comité die onder de bevoegdheid van de lidstaten vallen, wordt het door de Europese Unie en haar lidstaten in te nemen standpunt vastgesteld door de Raad die, op voorstel van de Commissie, met eenparigheid van stemmen besluit, tenzij een lidstaat het secretariaat-generaal van de Raad binnen één maand na de vaststelling van dat standpunt heeft meegedeeld dat hij alleen met de door het Gemengd Comité te nemen beslissing kan instemmen als zijn wetgevende instanties daarmee akkoord gaan.

Artikel 3
Regeling van geschillen

1. De Commissie vertegenwoordigt de Unie in arbitrageprocedures overeenkomstig artikel 22 van de Overeenkomst.
2. Iedere krachtens artikel 22 van de Overeenkomst te nemen maatregel inzake aangelegenheden die onder de bevoegdheid van de Unie vallen, wordt genomen door de Commissie, in overleg met een Bijzonder Comité van door de Raad benoemde vertegenwoordigers van de lidstaten.

Artikel 4
Informatie van de Commissie

1. De lidstaten stellen de Commissie van tevoren in kennis van het voornemen om de vergunning van een luchtvaartmaatschappij van de Federale Republiek Brazilië overeenkomstig artikel 5 van de Overeenkomst te weigeren, in te trekken, te schorsen of te beperken.
2. De lidstaten stellen de Commissie onmiddellijk in kennis van verzoeken of aanmeldingen die zij uit hoofde van artikel 7 (Veiligheid) van de Overeenkomst hebben gedaan of ontvangen.
3. De lidstaten stellen de Commissie onmiddellijk in kennis van verzoeken of aanmeldingen die zij uit hoofde van artikel 8 (Beveiliging) van de Overeenkomst hebben gedaan of ontvangen.

Gedaan te Brussel, [...]

Voor de Raad
De voorzitter
[...]

BIJLAGE
OVEREENKOMST INZAKE LUCHTVERVOER
TUSSEN
DE FEDERALE REPUBLIEK BRAZILIË
EN
DE EUROPESE UNIE EN HAAR LIDSTATEN

Inhoudsopgave

Inleiding

1. Definities
2. Verlening van rechten
3. Vergunning
4. Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen inzake de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen
5. Intrekking van vergunningen
6. Toepassing van wetgeving
7. Veiligheid
8. Beveiliging
9. Commerciële opportuniteiten
10. Investerings van buitenaf
11. Douanerechten en -heffingen
12. Gebruikersheffingen
13. Tarieven
14. Statistieken
15. Mededinging
16. Milieu
17. Luchtverkeersbeheer
18. Consumentenbescherming
19. Werkgelegenheidsaspecten
20. Geautomatiseerde boekingsystemen
21. Gemengd Comité
22. Regeling van geschillen
23. Verhouding tot andere overeenkomsten
24. Wijzigingen

- 25. Beëindiging
- 26. Registratie van de Overeenkomst
- 27. Inwerkingtreding

BIJLAGEN

Bijlage I Overeengekomen diensten en gespecificeerde routes

Bijlage II Bilaterale overeenkomsten/regelingen voor luchtdiensten

DE FEDERALE REPUBLIEK BRAZILIË (hierna "Brazilië" genoemd), enerzijds;
en
HET KONINKRIJK BELGIË,
DE REPUBLIEK BULGARIJE,
DE REPUBLIEK CYPRUS,
HET KONINKRIJK DENEMARKEN,
DE BONDSREPUBLIEK DUITSLAND,
DE REPUBLIEK ESTLAND,
DE REPUBLIEK FINLAND,
DE FRANSE REPUBLIEK,
DE HELLEENSE REPUBLIEK,
DE REPUBLIEK HONGARIJE,
IERLAND,
DE ITALIAANSE REPUBLIEK,
DE REPUBLIEK LETLAND,
DE REPUBLIEK LITOUWEN,
HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,
MALTA,
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,
DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,
DE REPUBLIEK POLEN,
DE PORTUGESE REPUBLIEK,
ROEMENIË,
DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,
DE REPUBLIEK SLOVENIË,
HET KONINKRIJK SPANJE,
DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,
HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITTANNIË EN NOORD-IERLAND,
HET KONINKRIJK ZWEDEN,
partijen bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking
van de Europese Unie (hierna gezamenlijk "de Verdragen" genoemd) en lidstaten van de
Europese Unie (hierna "de lidstaten" genoemd),
en de EUROPESE UNIE, anderzijds;
Brazilië en de lidstaten van de Europese Unie, die partij zijn bij het Verdrag inzake de
internationale burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 voor ondertekening is opengesteld in
Chicago, samen met de Europese Unie;

WENSENDE een luchtvaartstelsel te bevorderen dat gebaseerd is op mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen met een minimum aan overheidsbemoeienis en -regulering;

WENSENDE hun belangen op het gebied van luchtvervoer te bevorderen;

HET BELANG ERKENNENDE van efficiënt luchtvervoer voor het bevorderen van handel, toerisme en investeringen;

WENSENDE hun luchtdiensten te verbeteren;

WENSENDE de hoogste graad van veiligheid en beveiliging op het gebied van luchtvervoer te garanderen;

VASTBESLOTEN de mogelijke voordelen van regelgevende samenwerking te verwezenlijken en, voor zover praktisch haalbaar, harmonisering van regels en benaderingen tot stand te brengen;

DE BELANGRIJKE POTENTIËLE BATEN ERKENNENDE die kunnen voortvloeien uit concurrerende luchtdiensten en leefbare luchtdienstsectoren;

WENSENDE een concurrerende omgeving voor luchtdiensten te bevorderen, erkennende dat potentiële voordelen niet kunnen worden verwezenlijkt zonder gelijke mededingingsvoorwaarden voor luchtvaartmaatschappijen;

WENSENDE hun luchtvaartmaatschappijen eerlijke en gelijke kansen te bieden om de in deze Overeenkomst bedoelde diensten te verlenen;

WENSENDE de voordelen voor passagiers, expediteurs, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens, hun werknemers en anderen die er indirect baat bij hebben, te maximaliseren;

Het belang BEVESTIGENDE van de bescherming van het milieu bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvaartbeleid;

NOTA NEMENDE van het belang van de bescherming van de consument en de bevordering van een passend niveau van consumentenbescherming in het kader van luchtdiensten;

NOTA NEMENDE van het belang van kapitaal voor de luchtvaartsector om de verdere ontwikkeling van luchtdiensten mogelijk te maken;

WENSENDE een overeenkomst inzake luchtvervoer te sluiten, ter aanvulling op het vermelde Verdrag;

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

Artikel 1

Definities

Tenzij anders bepaald, wordt voor de toepassing van deze Overeenkomst verstaan onder:

1. "Overeenkomst": deze Overeenkomst, de bijlagen en aanhangsels, alsmede eventuele wijzigingen ervan;
2. "Luchtvervoer": het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, tegen vergoeding of betaling van huur; om twijfel te vermijden: dit omvat geregeld en niet-geregeld luchtvervoer;
3. "Vaststelling van nationaliteit": de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt diensten te exploiteren in het kader van deze Overeenkomst beantwoordt aan de eisen van artikel 3 inzake eigendom, feitelijke zeggenschap en hoofdvestigingsplaats;
4. "Verdrag": het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:
 - (a) iedere wijziging die in werking is getreden krachtens artikel 94, onder a), van het Verdrag, die door de Brazilië en de lidstaat of lidstaten is geratificeerd, voor zover zij ter zake doet, en
 - (b) iedere bijlage of iedere wijziging daarvan die is goedgekeurd krachtens artikel 90 van het Verdrag, voor zover deze bijlage of wijziging op een gegeven tijdstip voor Brazilië en voor de lidstaat of lidstaten van kracht is, en voor hen ter zake doet;
5. "Vaststelling van deugdelijkheid": de bevinding dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt diensten te exploiteren in het kader van deze Overeenkomst over voldoende financiële middelen en passende managementdeskundigheid beschikt om dergelijke diensten te exploiteren en bereid is de wetten, regels en eisen betreffende de exploitatie van dergelijke diensten na te leven;
6. "Volledige kosten": de kosten van de dienstverlening plus een redelijke vergoeding voor vaste beheerskosten;
7. "Internationaal luchtvervoer": luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat;
8. "Lidstaten van de Latijns-Amerikaanse Burgerluchtvaartcommissie": Argentinië, Aruba, Belize, Bolivia, Brazilië, Chili, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominicaanse Republiek, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay en Venezuela;
9. "Partij": enerzijds Brazilië en anderzijds de Europese Unie of haar lidstaten, of de Europese Unie en haar lidstaten, overeenkomstig hun respectieve bevoegdheden;
10. "Hoofdvestiging": het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een luchtvaartmaatschappij in het land van de partij waar de belangrijkste financiële functies en de operationele zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend;

11. "Landing voor andere dan verkeersdoeleinden": een om een andere reden dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, bagage, lading en of post in het luchtvervoer gemaakte landing;

12. "Subsidie": alle door de overheid, een regionaal orgaan of andere overheidsorganisatie verleende financiële bijdragen, waarbij:

- (a) de praktijk van de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie rechtstreekse overdracht omvat van middelen zoals schenkingen, leningen, kapitaalbreng, mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen aan de onderneming of het overnemen van passiva van de onderneming, zoals leninggaranties, kapitaalinjecties, eigendom, verzekering of bescherming tegen faillissement;
- (b) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie afstand doet van inkomsten die haar normaal toekomen of deze niet int;
- (c) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie goederen levert of diensten aanbiedt, behalve algemene infrastructuur, of goederen of diensten aankoopt; of
- (d) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie betalingen aan een financieringsmechanisme verricht of een particulier lichaam opdraagt een of meer van de onder (a), (b) en (c), genoemde soorten functies uit te voeren, die zij normaal zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet afwijken van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen;

en waarbij een voordeel wordt verleend;

13. "Prijzen": tarieven, kosten, heffingen of vergoedingen die luchtvaartmaatschappijen, agentschappen inbegrepen, in rekening brengen voor luchtvervoer van passagiers, bagage en/of vracht (post niet meegerekend), inclusief grondvervoer in verband met luchtvervoer indien van toepassing, en de voor de beschikbaarheid van deze tarieven, kosten, heffingen of vergoedingen geldende voorwaarden, inclusief prijzen en voorwaarden voor diensten van agentschappen en andere aanvullende diensten;

14. "Grondgebied": wat Brazilië betreft, het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zee die onder de soevereiniteit of rechtsbevoegdheid van Brazilië vallen en, wat de Europese Unie en haar lidstaten betreft, het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zee die onder het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie vallen en onderhevig zijn aan de in die verdragen en eventuele opvolgingsinstrumenten vastgestelde voorwaarden. de toepassing van deze Overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar doet geen afbreuk aan de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen, noch aan het handhaven van de opschorting van de toepassing op de luchthaven van Gibraltar van de EU-luchtvaartmaatregelen die sinds 18 september 2006 tussen de lidstaten van kracht zijn, overeenkomstig de ministeriële verklaring betreffende de luchthaven van Gibraltar, die op 18 september 2006 te Cordoba is aangenomen; en

15. "Gebruikersheffing": een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor de levering faciliteiten of diensten met betrekking tot de luchthaven, de luchthavenomgeving, luchtnavigatie of luchtvaartbeveiliging, inclusief aanverwante diensten en faciliteiten.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke partij verleent de andere partij de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:

- (a) het recht over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;
- (b) het recht op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
- (c) het recht internationaal luchtvervoer uit te voeren overeenkomstig de bepalingen van bijlage I; en
- (d) de overige in deze Overeenkomst gespecificeerde rechten.

2. Niets in deze Overeenkomst verleent de luchtvaartmaatschappijen van:

- (a) Brazilië het recht op het grondgebied van een lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die lidstaat;
- (b) de Europese Unie het recht op het grondgebied van Brazilië tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van Brazilië.

Artikel 3

Vergunning

Als een partij een aanvraag van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij ontvangt, verleent zij na een zo kort mogelijke procedure de passende vergunningen en machtigingen, mits:

- (a) voor een luchtvaartmaatschappij uit Brazilië, de meerderheidseigendom van en effectieve zeggenschap over die luchtvaartmaatschappij berusten bij Brazilië of lidstaten van de Latijns-Amerikaanse Burgerluchtvaartcommissie die, met name, een overeenkomst hebben inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten (horizontale overeenkomst) met de Europese Unie, of bij onderdanen van dergelijke lidstaten, of beide; en mits de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Brazilië, als land dat het Air Operator Certificate heeft afgegeven, en mits de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich op het grondgebied van Brazilië bevindt;
- (b) voor een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie, de meerderheidseigendom van en effectieve zeggenschap over die luchtvaartmaatschappij berusten bij een lidstaat of lidstaten van de Europese Unie of Zwitserland of landen die de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte (EER) hebben ondertekend, of bij onderdanen van dergelijke landen, of beide; en mits de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend en gehandhaafd door de lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, en mits de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich op het grondgebied van de Europese Unie bevindt;

(c) de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de in wet- en regelgeving voorgeschreven voorwaarden die gewoonlijk worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer door de partij die de aanvraag of aanvragen behandelt; en

(d) de voorschriften van artikel 7 (Veiligheid) en artikel 8 (Beveiliging) van deze Overeenkomst worden gehandhaafd en opgelegd.

2. De partijen komen overeen om, vanaf de ondertekening van deze Overeenkomst, de vereenvoudiging en harmonisering van procedures voor het verlenen van vergunningen te bevorderen. Het bij artikel 21 opgerichte Gemengd Comité brengt binnen één jaar na de ondertekening van deze Overeenkomst een proces van samenwerking op dit gebied op gang.

Artikel 4

Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen inzake de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen

Als de bevoegde autoriteiten van een partij een aanvraag voor een vergunning ontvangen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, erkennen zij zo snel mogelijk de door de bevoegde autoriteiten van de eerste partij gedane regelgevende vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en/of nationaliteit van die luchtvaartmaatschappij alsof zij die vaststellingen zelf zouden hebben gedaan, en voeren zij verder geen onderzoek naar deze kwesties, behalve zoals bepaald onder (a) en (b) hieronder.

- (a) Indien, na ontvangst van een aanvraag voor een vergunning van een luchtvaartmaatschappij of na het verlenen van een dergelijke vergunning, de bevoegde autoriteiten van de ontvangende partij een specifieke reden hebben om bezorgd te zijn over het feit dat, ondanks de door de bevoegde autoriteiten van de andere partij gedane vaststelling, de in artikel 3 (Vergunning) van deze Overeenkomst vermelde voorwaarden voor het verlenen van passende vergunningen of toelatingen niet zijn nageleefd, inclusief voorwaarden met betrekking tot de regelgevende vaststelling van de eigendom van door een partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen, dienen zij deze autoriteiten daar onmiddellijk van in kennis te stellen en hun bezorgdheid te motiveren. In dat geval mag elke partij om overleg, inclusief met vertegenwoordigers van de relevante bevoegde autoriteiten, en/of aanvullende informatie over deze bezorgdheid verzoeken, en op dergelijke verzoeken moet zo snel als praktisch uitvoerbaar worden ingegaan. Als geen oplossing wordt gevonden, mag elke partij de kwestie voorleggen aan het bij artikel 21 van deze Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité. Als het Gemengd Comité de kwestie niet kan oplossen, behouden de partijen de mogelijkheid om de exploitatievergunningen te weigeren, in te trekken, te schorsen of te beperken of om de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappijen op een andere wijze te schorsen of te beperken.
- (b) Dit artikel heeft geen betrekking op de erkenning van vaststellingen met betrekking tot:
 - veiligheidscertificaten of -licenties;
 - beveiligingsregelingen; of

- verzekeringsdekking.

Artikel 5

Intrekking van vergunningen

1. Elk van beide partijen kan de exploitatievergunningen of technische vergunningen intrekken, schorsen of beperken dan wel op andere wijze de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij schorsen of beperken, wanneer:

(a) voor een luchtvaartmaatschappij uit Brazilië, de meerderheidseigendom van en effectieve zeggenschap over die luchtvaartmaatschappij niet berusten bij Brazilië of lidstaten van de Latijns-Amerikaanse Burgerluchtvaartcommissie die, met name, een overeenkomst hebben inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten (horizontale overeenkomst) met de Europese Unie, of bij onderdanen van dergelijke lidstaten, of beide; of wanneer de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij niet wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Brazilië, als land dat het Air Operator Certificate heeft afgegeven, of wanneer de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet op het grondgebied van Brazilië bevindt;

(b) voor een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie, de meerderheidseigendom van en effectieve zeggenschap over die luchtvaartmaatschappij niet berusten bij een lidstaat of lidstaten van de Europese Unie of Zwitserland of landen die de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte (EER) hebben ondertekend, of bij onderdanen van dergelijke landen, of beide; of wanneer de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij niet wordt uitgeoefend en gehandhaafd door de lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, of wanneer de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet op het grondgebied van de Europese Unie bevindt;

(c) die luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de in artikel 6 (Toepassing van wetgeving) van deze Overeenkomst vermelde wetten en regels; of

(d) een partij overeenkomstig artikel 15 (Mededinging) van deze Overeenkomst heeft vastgesteld dat niet voldaan is aan de mededingingsvoorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk optreden van essentieel belang is om verdere inbreuken op lid 1, onder (c) of (d), of lid 3 van dit artikel te voorkomen, worden de bij dit artikel vastgestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de andere partij.

3. Dit artikel houdt geen beperking in van de rechten van partijen om de exploitatievergunning of technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij te weigeren, in te trekken, te beperken of onderhevig te maken aan voorwaarden overeenkomstig de bepalingen van artikel 7 (Veiligheid) of artikel 8 (Beveiliging) van deze Overeenkomst.

Artikel 6

Toepassing van wetgeving

1. De wetten en voorschriften van een partij betreffende de toelating tot of het vertrek vanop haar grondgebied van aan de internationale luchtvaart deelnemende luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het besturen van deze luchtvaartuigen zolang ze zich op haar grondgebied bevinden, dienen te worden toegepast op de door de luchtvaartmaatschappijen

van de andere partij gebruikte luchtvaartuigen en moeten door deze luchtvaartuigen worden nageleefd bij hun binnenkomst in of hun vertrek uit, dan wel gedurende hun verblijf op het grondgebied van eerstgenoemde partij.

2. Als luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het grondgebied van de andere partij binnenkomen of verlaten, moeten de op dat grondgebied toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied door de passagiers, bemanningsleden en vracht aan boord van een luchtvaartuig (inclusief de regels inzake binnenkomst, verkeersklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, de postregelgeving) worden nageleefd door of met betrekking tot die passagiers, bemanningsleden of vracht.

Artikel 7

Veiligheid

1. De partijen bevestigen nogmaals het belang van nauwe samenwerking op het gebied van veiligheid van de luchtvaart. In die context zetten de partijen hun samenwerking op het gebied van luchtvaartactiviteiten verder, met name om het mogelijk te maken informatie uit te wisselen die gevolgen kan hebben voor de veiligheid van de internationale luchtvaart, deel te nemen aan elkaars toezichtsactiviteiten of gezamenlijke toezichtsactiviteiten uit te voeren op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart, en om gezamenlijke projecten en initiatieven te ontwikkelen, ook met derde landen. Deze samenwerking wordt ontwikkeld in het kader van de *Overeenkomst tussen de Europese Unie en de regering van de Federale Republiek Brazilië inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart*, opgesteld te Brasilia op 14 juli 2010 (hierna "de veiligheidsovereenkomst" genoemd), met betrekking tot thema's die onder deze veiligheidsovereenkomst vallen.

2. Luchtwaardigheidscertificaten, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene partij overeenkomstig de veiligheidsovereenkomst zijn afgegeven of geldig verklaard en nog steeds geldig zijn, worden door de andere partij en haar luchtvaartautoriteiten erkend als geldig voor de exploitatie van luchtdiensten, voor zover deze certificaten of vergunningen zijn afgegeven of geldig zijn verklaard krachtens en overeenkomstig minstens de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vastgestelde internationale normen en aanbevolen praktijken.

3. Een partij of haar bevoegde luchtvaartautoriteiten mogen de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten op elk ogenblik om overleg vragen over de door die luchtvaartautoriteiten gehandhaafde en toegepaste veiligheidsnormen en -voorschriften. Indien de verzoekende partij of haar luchtvaartautoriteiten na dit overleg van mening zijn dat de andere partij of haar luchtvaartautoriteiten niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en -voorschriften op deze gebieden handhaven en toepassen die, tenzij anders is besloten, minstens gelijkwaardig zijn aan de krachtens het Verdrag vastgestelde minimumnormen, wordt de andere partij of haar luchtvaartautoriteiten in kennis gesteld van de gedane bevindingen en van de stappen die nodig worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen. Indien de andere partij of haar bevoegde luchtvaartautoriteiten niet binnen vijftien (15) dagen of een andere overeengekomen termijn passende corrigerende maatregelen nemen, is dit voor de verzoekende partij of haar bevoegde luchtvaartautoriteiten voldoende reden om de intrekking, schorsing of beperking van de exploitatievergunningen of technische machtigingen te vragen, of om de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij die onder het veiligheidstoezicht van de andere partij of haar bevoegde luchtvaartautoriteiten vallen, op een andere wijze te schorsen of te beperken.

4. Elke partij aanvaardt dat alle luchtvaartuigen die door of namens een luchtvaartmaatschappij van de ene partij worden geëxploiteerd, door de luchtvaartautoriteiten van de andere partij mogen worden onderzocht wanneer zij zich op het grondgebied van die partij bevinden (platforminspectie), teneinde de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig en de bemanning en de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn apparatuur te controleren, voor zover een dergelijke controle geen onredelijke vertraging in de exploitatie van het luchtvaartuig veroorzaakt.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten van een partij, na een platforminspectie te hebben uitgevoerd, vaststellen dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet beantwoordt aan de krachtens het verdrag vastgestelde minimumnormen, of dat op dat ogenblik de krachtens het verdrag vastgestelde veiligheidsnormen niet doeltreffend genoeg worden gehandhaafd en toegepast, stellen de luchtvaartautoriteiten van die partij de luchtvaartautoriteiten van de andere partij die verantwoordelijk zijn voor het veiligheidstoezicht op de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig exploiteert waarop de bevindingen betrekking hebben, in kennis van deze bevindingen en van de stappen die nodig worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen. Indien niet binnen vijftien (15) dagen corrigerende maatregelen worden genomen, is dit voldoende reden om de exploitatievergunningen of technische machtigingen in te trekken, te schorsen of te beperken, of om de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig in kwestie exploiteert op een andere wijze te schorsen of te beperken. Hetzelfde geldt indien de toegang tot het luchtvaartuig met het oog op het uitvoeren van een platforminspectie wordt geweigerd.

6. Elke partij heeft via haar bevoegde luchtvaartautoriteiten het recht onmiddellijk actie te ondernemen, zoals het intrekken, schorsen of beperken van de exploitatievergunningen of technische machtigingen of het op een andere wijze schorsen of beperken van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, indien zij dit nodig achten om een acute bedreiging voor de luchtvaartveiligheid af te wenden. Indien dit in de praktijk mogelijk is, moet de partij die dergelijke maatregelen neemt, eerst trachten overleg te plegen met de andere partij.

7. Maatregelen die overeenkomstig de leden 3, 5 of 6 van dit artikel door een partij of haar bevoegde luchtvaartautoriteiten zijn genomen, worden stopgezet zodra de redenen voor het nemen van die maatregelen zijn weggefallen.

Artikel 8

Beveiliging

1. Overeenkomstig hun uit het internationaal recht voortvloeiende rechten en verplichtingen bevestigen de partijen dat hun plicht jegens elkaar om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden een integrerend deel van deze Overeenkomst vormt.

2. Zonder hun rechten en verplichtingen krachtens internationaal recht in hun algemeenheid te beperken, handelen de partijen in het bijzonder volgens de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend

te Montreal op 1 maart 1991, en alle andere overeenkomsten en protocollen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart die bindend zijn voor beide partijen.

3. De partijen verlenen elkaar desgevraagd alle nodige hulp om het hoofd te bieden aan iedere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart, met inbegrip van de voorkoming van daden van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere strafbare feiten tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning ervan en van luchthavens en luchtnavigatiefaciliteiten.

4. De partijen handelen, in hun wederzijdse betrekkingen, overeenkomstig de internationale luchtvaartbeveiligingsnormen en de passende aanbevolen praktijken die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Zij eisen dat de exploitanten van de bij hen ingeschreven luchtvaartuigen, de exploitanten van luchtvaartuigen wier voornaamste vestigingsplaats zich op hun grondgebied bevindt of die daar permanent gevestigd zijn, en de exploitanten van de luchthavens op hun grondgebied handelen overeenkomstig deze luchtvaartbeveiligingsvoorschriften.

5. Iedere partij zorgt ervoor dat op haar grondgebied doeltreffende maatregelen worden genomen ter bescherming van de luchtvaartuigen en ter inspectie van de passagiers, de bemanning en hun bagage en handbagage, alsmede van de vracht en proviand vóór en tijdens het aan boord gaan en het laden, en dat die maatregelen worden afgestemd op de toegenomen dreigingen tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart. Iedere partij stemt ermee in dat de veiligheidsvoorschriften van de andere partij met betrekking tot het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere partij moeten worden nageleefd. Iedere partij neemt elk verzoek van de andere partij om in verband met een bepaalde dreiging speciale veiligheidsmaatregelen te nemen welwillend in overweging.

6. Met volle achting en wederzijds respect voor elkaars soevereiniteit kunnen de partijen beveiligingsmaatregelen treffen met betrekking tot de binnenkomst op hun grondgebied; deze maatregelen moeten onverwijld aan de andere partij worden meegedeeld. Die partij houdt rekening met de reeds door de andere partij toegepaste beveiligingsmaatregelen en eventuele suggesties van de andere partij. Elke partij erkent echter dat niets in dit artikel een beperking vormt van de bevoegdheid van een partij om de toegang tot haar grondgebied te ontfemen aan een vlucht of vluchten die zij als een bedreiging voor haar veiligheid beschouwt.

7. Een partij kan noodmaatregelen nemen en wijzigingen doorvoeren om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging van haar veiligheid. Deze maatregelen worden onmiddellijk gemeld bij de verantwoordelijke autoriteiten van de andere partij.

8. Onverminderd de noodzaak om onmiddellijk maatregelen te nemen ter bescherming van de veiligheid in het vervoer bevestigen de partijen dat wanneer een partij overweegt beveiligingsmaatregelen te nemen, zij de mogelijke nadelige gevolgen voor het internationaal luchtvervoer dient in te schatten, en, tenzij de wet hierin beperkingen oplegt, bij het vaststellen van de maatregelen die vanuit genoemde veiligheidsoverwegingen nodig en passend zijn, met deze factoren rekening dient te houden.

9. Wanneer zich een incident voordoet of dreigt voor te doen, waarbij een burgerluchtvaartuig wederrechtelijk in bezit wordt genomen of andere wederrechtelijke, tegen de veiligheid van de passagiers, de bemanning, het luchtvaartuig, luchthavens of luchtnavigatiefaciliteiten gerichte handelingen plaatsvinden, verlenen de partijen elkaar bijstand door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen die een snelle en veilige beëindiging van het incident of de dreiging beogen.

10. Elke partij neemt alle maatregelen die zij praktisch haalbaar acht om te garanderen dat een luchtvaartuig dat zich op haar grondgebied op de grond bevindt en waartegen een daad van

wederrechtelijk in zijn macht brengen of een andere wederrechtelijke daad is gesteld, aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek van het luchtvaartuig noodzakelijk is om mensenlevens te beschermen. Dergelijke maatregelen worden zoveel mogelijk op basis van wederzijds overleg genomen.

11. Wanneer een partij gegronde redenen heeft om aan te nemen dat de andere partij van de bepalingen van dit artikel is afgeweken, kunnen de bevoegde autoriteiten van die partij om onmiddellijk overleg met de bevoegde autoriteiten van de andere partij verzoeken. Het overleg moet van start gaan binnen vijftien (15) dagen na ontvangst van een dergelijk verzoek. Indien binnen vijftien (15) dagen na de start van het overleg geen akkoord wordt bereikt, is dit voor de partij die om het overleg heeft verzocht voldoende reden om de exploitatievergunning en andere technische vergunningen van de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij te weigeren, in te trekken, te schorsen of aan passende voorwaarden te onderwerpen. In noodgevallen, of om verdere niet-naleving van de bepalingen van dit artikel te voorkomen, mag een partij voorlopige maatregelen nemen.

Artikel 9

Commerciële opportuniteiten

Zaken doen

1. De partijen zijn het erover eens dat de voordelen van deze Overeenkomst niet kunnen worden verwezenlijkt wanneer commerciële exploitanten worden gehinderd bij het zaken doen. De partijen komen dan ook overeen om, vanaf de ondertekening van deze Overeenkomst, dergelijke hinderpalen voor de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen, die commerciële activiteiten belemmeren, concurrentievervalsingen veroorzaken of de totstandbrenging van een gelijk speelveld verhinderen, effectief en wederzijds uit de weg te ruimen.

2. Wanneer wordt verwezen naar nationale wetten en regels met betrekking tot commerciële opportuniteiten die onder dit artikel vallen, zien de partijen erop toe dat deze wetten en regels de commerciële activiteiten niet onnodig belemmeren.

3. Het bij artikel 21 opgerichte Gemengd Comité ontwikkelt een proces van samenwerking voor wat zaken doen en commerciële opportuniteiten betreft, ziet toe op de vooruitgang die wordt geboekt bij het effectief uit de weg ruimen van hinderpalen voor zaken doen, en beoordeelt regelmatig de ontwikkelingen, waaronder ontwikkelingen in de richting van wetgevende en regelgevende wijzigingen. Overeenkomstig artikel 21 (Gemengd Comité) mag een partij vragen om een vergadering van het Gemengd Comité teneinde problemen met de toepassing van dit artikel op te lossen.

Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

4. Overeenkomstig de wetten en regels van elke partij hebben de luchtvaartmaatschappijen van elke partij het recht kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere partij met het oog op de promotie en verkoop van luchtvervoer en bijbehorende diensten.

5. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht om leidinggevend, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is om de luchtvervoersactiviteiten te ondersteunen, op het grondgebied van de andere partij binnen te brengen en er te handhaven, overeenkomstig de wetten en regels van de andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk. Beide partijen zorgen voor de gemakkelijke en snelle verlening van werkvergunningen voor het personeel dat in dienst is bij de in dit artikel bedoelde kantoren, inclusief het personeel dat tijdelijke taken uitvoert gedurende hoogstens negentig (90) dagen, onverminderd de relevante geldende wetten en regels.

Grondafhandeling

6. a) Onverminderd onderstaand punt b) heeft iedere luchtvaartmaatschappij met betrekking tot de grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij:

- (i) het recht haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling") of
- (ii) het recht een selectie te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten, inclusief andere luchtvaartmaatschappijen, voor zover deze leveranciers krachtens de wetten en voorschriften van elke partij toegang hebben tot de markt en voor zover dergelijke leveranciers aanwezig zijn op de markt.

b) De onder a), punten (i) en (ii), vermelde rechten mogen alleen worden beperkt overeenkomstig de wetten en regels die van toepassing zijn op het grondgebied van de andere partij. Indien deze beperkingen zelfafhandeling verhinderen en er geen effectieve concurrentie bestaat tussen de leveranciers van grondafhandelingsdiensten, dient de relevante partij erop toe te zien dat al deze diensten in gelijke en voldoende mate beschikbaar te zijn voor alle luchtvaartmaatschappijen; de prijzen van dergelijke diensten worden vastgesteld op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria.

Toewijzing van slots op luchthavens

7. De toewijzing van beschikbare slots op de luchthavens op het grondgebied van de partijen gebeurt op onafhankelijke, transparante, niet-discriminerende en tijdige wijze. Een luchtvaartmaatschappij mag haar activiteiten uitvoeren volgens de toegewezen slots, zonder dat verdere goedkeuring van tijdschema's, programma's of operationele plannen nodig is.

Operationele plannen, programma's en tijdschema's

8. Een partij mag de aanmelding van operationele plannen, programma's of tijdschema's voor krachtens deze Overeenkomst geëxploiteerde diensten enkel om informatiedoeleinden vereisen. Wanneer een partij dergelijke aanmelding vereist, beperkt zij de administratieve lasten en procedures voor tussenpersonen of voor de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij tot een minimum.

Verkoop, plaatselijke uitgaven en overmaking van fondsen

9. Volgens de wetten en regels van de partijen mag elke luchtvaartmaatschappij van elke partij luchtvervoer en bijbehorende diensten verkopen op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere tussenpersonen die door de luchtvaartmaatschappij via welk ander kanaal dan ook zijn aangesteld. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dergelijk vervoer en bijbehorende diensten te verkopen, overeenkomstig de wetten en regels van de partijen, en het staat iedereen vrij dergelijk vervoer en bijbehorende diensten te kopen, in de munteenheid van dat grondgebied of in vrij converteerbare valuta.

10. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen de lokale uitgaven op het grondgebied van de andere partij, inclusief de aankoop van brandstof, in lokale munt betalen. Het staat de luchtvaartmaatschappijen van elke partij ook vrij dergelijke uitgaven op het grondgebied van de andere partij te betalen in vrij converteerbare valuta, overeenkomstig de lokale valutawetten en -regels.

11. Iedere luchtvaartmaatschappij heeft het recht om plaatselijke inkomsten die de ter plaatse uitgegeven bedragen te boven gaan, te converteren en over te maken vanuit het grondgebied van de andere partij naar het grondgebied van het eigen land en, tenzij dit niet strookt met

ationale valutawetten en -regels, het land of de landen van haar keuze. De convertering en overmaking dient onverwijld en zonder beperkingen of belastingen daarop te worden toegestaan tegen de wisselkoers die geldt voor lopende transacties en overmakingen op de datum dat de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient. Voor de convertering en overmaking van dergelijke inkomsten mogen geen administratieve of converteringskosten in rekening worden gebracht, behalve die welke banken normaal in rekening brengen voor dergelijke converteringen en overmakingen. De bepalingen van dit artikel stellen de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen niet vrij van heffingen, belastingen en bijdragen waaraan zij anderszins zijn onderworpen. Als er tussen een EU-lidstaat en Brazilië een bijzondere overeenkomst bestaat om dubbele belastingheffing te vermijden of een bilaterale bijzondere overeenkomst inzake andere bepalingen met betrekking tot de belasting van inkomsten/winsten, waarin de overmaking van fondsen tussen die EU-lidstaat en Brazilië is geregeld, hebben die overeenkomsten voorrang.

Samenwerkingsregelingen

12. Bij het exploiteren of aanbieden van diensten in het kader van deze Overeenkomst, mag een luchtvaartmaatschappij van een partij op het gebied van marketing (bijv. overeenkomsten inzake voorbehouden capaciteit, codesharingafspraken) samenwerken met:

- (a) alle luchtvaartmaatschappijen van dezelfde partij;
- (b) alle luchtvaartmaatschappijen van de andere partij;
- (c) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en
- (d) alle aanbieders van oppervlakte- (land- of zee-)vervoer in een willekeurig land,

mits (i) de exploiterende luchtvaartmaatschappij houder is van de passende verkeersrechten en (ii) de overeenkomsten voldoen aan de voorwaarden die zijn gesteld in de wetten en voorschriften die gewoonlijk door de partijen op de exploitatie of verzorging van internationaal luchtvervoer worden toegepast.

De partijen mogen de luchtvaartmaatschappijen verplichten om coöperatieve marketingregelingen uit hoofde van deze Overeenkomst aan te melden bij de bevoegde autoriteiten, zij het enkel voor informatiedoeleinden.

13. Wanneer passagiersvervoer met coöperatieve marketingregelingen wordt verkocht, moet in het verkooppunt of in elk geval alvorens aan boord te gaan aan de koper worden meegedeeld welke vervoerder elk deel van de dienst zal uitvoeren.

14. Wanneer luchtvaartmaatschappijen in eigen naam oppervlaktevervoer van passagiers aanbieden, zijn deze diensten niet onderworpen aan de wetten en regels inzake luchtvervoer. De aanbieders van oppervlaktevervoer mogen zelf beslissen of ze toetreden tot samenwerkingsvormen. Bij het overwegen van samenwerkingsvormen kunnen aanbieders van oppervlaktevervoer onder meer rekening houden met de consumentenbelangen en met technische, economische, ruimtelijke en capaciteitsbeperkingen.

15. Niettegenstaande enige andere bepaling van deze Overeenkomst is het de luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van partijen zonder beperking toegestaan om in verband met internationaal luchtvervoer gebruik te maken van alle oppervlaktevervoer voor vracht van en naar willekeurige punten op het grondgebied van partijen of in derde landen, met inbegrip van het vervoer naar en van alle luchthavens met douanefaciliteiten, en inclusief, indien van toepassing, het recht op douanevervoer van vracht in het kader van de geldende wetten en voorschriften. Dergelijke vracht heeft, ongeacht of het

oppervlakte- dan wel luchtvervoer betreft, toegang tot de douaneprocedures en -faciliteiten op de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen verkiezen hun vervoer over land zelf te verzorgen of hiervoor regelingen te treffen met andere aanbieders van vervoer over land; ze mogen bijvoorbeeld een beroep doen op andere luchtvaartmaatschappijen die vervoer over land aanbieden en op indirecte aanbieders van luchtvrachtovervoer. Bij het aanbod van dergelijke intermodale vrachtovervoersdiensten kan één tarief dat het lucht- en oppervlaktevervoer omvat, worden gehanteerd, mits de expediteurs niet worden misleid ten aanzien van de feiten met betrekking tot dit vervoer.

Franchising / branding

16. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht franchising- of brandingovereenkomsten te sluiten met ondernemingen, met inbegrip van luchtvaartmaatschappijen, van beide partijen of van derde landen, mits de luchtvaartmaatschappijen het vereiste gezag hebben en voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld volgens de wetten en regels die gewoonlijk door de partijen op dergelijke overeenkomsten worden toegepast, inclusief die welke betrekking hebben op de artikelen 7 (Veiligheid) en 8 (Beveiliging) van deze Overeenkomst.

Leasing

17. Overeenkomstig de wetten en regels van de betrokken partijen mogen de luchtvaartmaatschappijen van elke partij, met het oog op de terbeschikkingstelling van luchtvaartuigen voor internationaal luchtvervoer met of zonder bemanning, overeenkomsten sluiten met:

- (a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen; en
- (b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land;

mits alle deelnemers aan die overeenkomsten het vereiste gezag hebben en voldoen aan de voorwaarden die moeten worden gesteld volgens de wetten en voorschriften die gewoonlijk door de partijen op dergelijke overeenkomsten worden toegepast. Geen van beide partijen eist van de luchtvaartmaatschappij die de luchtvaartuigen ter beschikking stelt dat zij krachtens deze Overeenkomst beschikt over verkeersrechten voor de routes waarop de luchtvaartuigen zullen worden ingezet. De partijen mogen eisen dat deze overeenkomsten worden goedgekeurd door hun bevoegde autoriteiten. Als een partij dit eist, beperkt zij de administratieve lasten van deze goedkeuringsprocedures voor de luchtvaartmaatschappijen tot een minimum.

Artikel 10

Investerings van buitenaf

Elke partij staat toe dat onderdanen van de andere partij tot 49% van de stemgerechtigde aandelen in hun luchtvaartmaatschappijen bezitten en controleren.

Artikel 11

Douanerechten en -heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij voor internationaal luchtvervoer worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, gronduitrusting, motorbrandstof, smeermiddelen, verbruikbare technische voorraden, reserveonderdelen (motoren inbegrepen), boordvoorraden (met inbegrip van maar niet beperkt tot artikelen als voedingsmiddelen, dranken, tabaksartikelen en andere producten die bestemd

zijn voor verkoop aan of gebruik door passagiers in beperkte hoeveelheden gedurende de vlucht) en andere zaken die uitsluitend bestemd zijn voor of gebruikt worden in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor het internationaal luchtvervoer gebruikte luchtvoertuigen zijn bij binnenkomst op het grondgebied van een partij op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, onroerend goed- en vermogensbelasting, douanerechten, accijnzen en soortgelijke kosten en lasten die worden opgelegd door de nationale en/of lokale autoriteiten van beide partijen en niet gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening, mits deze uitrusting en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven.

2. Worden eveneens vrijgesteld van de in punt 1 van dit artikel bedoelde taksen, heffingen, belastingen, vergoedingen en rechten, met uitzondering van rechten die gebaseerd zijn op de kostprijs van de verleende dienst:

- (a) boordproviand die, binnen redelijke grenzen, op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet vertrekkend luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als deze boordproviand wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het grondgebied van de partij waar de proviand aan boord is genomen;
- (b) grondapparatuur en reserveonderdelen (inclusief motoren) die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht met het oog op onderhoud of herstelling van een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van de andere partij;
- (c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een partij voor gebruik door een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens het deel van de reis dat wordt gemaakt over het grondgebied van de partij waar zij aan boord zijn genomen; en
- (d) gedrukt materiaal, inclusief gratis reclame, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van elke partij, dat op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet vertrekkend luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als dit materiaal wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het grondgebied van de partij waar het aan boord is genomen.

3. Onverminderd eventuele andersluidende bepalingen verhindert niets in deze Overeenkomst een partij om belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening te brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied.

4. De verplichting mag worden opgelegd om de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde apparatuur en benodigdheden onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten te bewaren.

5. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook

dergelijke vrijstellingen geniet van de andere partij, is overeengekomen de in de leden 1 en 2 van dit artikel gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van de andere partij.

6. Niets in deze Overeenkomst belet een partij om belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen anders dan voor verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.

7. Indien nodig om de naleving van de bepalingen van de leden 1 en 2 van dit artikel te garanderen, mag een partij namens haar luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen de hulp van de andere partij inroepen om een vrijstelling te verkrijgen van belastingen, heffingen, rechten, lasten en vergoedingen die door nationale en lokale overheden of autoriteiten worden opgelegd met betrekking tot de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde goederen, alsmede van omzetbelasting op brandstof in de in dit artikel beschreven omstandigheden, tenzij de rechten gebaseerd zijn op de kosten van het verlenen van deze dienst. In reactie op een dergelijk verzoek brengt de andere partij het standpunt van de verzoekende partij onder de aandacht van de relevante overheidseenheid of autoriteit en neemt, indien nodig, passende maatregelen om te garanderen dat de bepalingen van de leden 1 en 2 van dit artikel goed worden toegepast.

8. Bagage en vracht in directe transit op het grondgebied van een partij worden vrijgesteld van taksen, douaneheffingen, vergoedingen en andere heffingen die niet op de kostprijs van de verleende dienst zijn gebaseerd.

9. De normale boordapparatuur van een luchtvaartuig en het materiaal en de voorraden die normaal worden meegenomen aan boord van een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door een luchtvaartmaatschappij van een partij, mogen alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere partij op het grondgebied van die andere partij worden uitgeladen. In dat geval kunnen ze onder toezicht van de genoemde autoriteiten worden geplaatst tot ze opnieuw worden uitgevoerd of tot ze op een andere wijze, in overeenstemming met de douaneregels, worden verwijderd.

10. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben geen gevolgen voor de btw, behalve wat de btw op invoer betreft. De bepalingen van bestaande verdragen tussen een lidstaat en Brazilië inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal worden niet gewijzigd bij de onderhavige Overeenkomst.

Artikel 12

Gebruikersheffingen

1. Gebruikersheffingen die door de bevoegde belastingautoriteiten of -instanties van iedere partij worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij moeten rechtvaardig, redelijk en niet-discriminerend zijn. In ieder geval moeten dergelijke gebruikersheffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd.

2. De aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij opgelegde gebruikersheffingen moeten transparant zijn en mogen de volledige kosten voor de bevoegde belastingautoriteiten of -instanties voor de verlening van de passende luchthaven-, luchthavenomgevings-, luchtnavigatie- en luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten en diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem, niet te boven gaan. Deze lasten mogen een redelijke winst na

afschrijving omvatten. De faciliteiten en diensten waarover belasting wordt geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend.

3. Elke partij bevordert overleg tussen de bevoegde belastingautoriteiten of –instanties op zijn grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de diensten en faciliteiten. Elke partij moedigt de bevoegde belastingautoriteiten of -instanties en de luchtvaartmaatschappijen aan om de informatie uit te wisselen die nodig is om nauwkeurig te kunnen nagaan of de belastingen redelijk zijn, overeenkomstig de beginselen van leden 1 en 2 van dit artikel. De bevoegde belastingautoriteiten stellen de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, teneinde de gebruikers in staat te stellen hun mening kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden doorgevoerd.

Artikel 13

Tarieven

1. De partijen staan toe dat de luchtvaartmaatschappijen hun tarieven vrij vaststellen op basis van vrije en onverstoorde mededinging.

2. Elke partij mag op niet-discriminerende basis eisen dat tarieven die door luchtvaartmaatschappijen van beide partijen worden aangeboden voor diensten vanop haar grondgebied, op vereenvoudigde wijze en uitsluitend voor informatiedoeleinden worden aangemeld. Van een dergelijke aanmelding door een luchtvaartmaatschappij mag worden geëist dat ze niet eerder dan op het ogenblik van de eerste aanbieding van het tarief wordt gedaan.

3. De luchtvaartautoriteiten van de partijen kunnen besprekingen voeren over, onder meer, de eisen en procedures voor de aanmelding van tarieven en over oneerlijke, onredelijke of discriminerende tarieven.

Artikel 14

Statistieken

1. De luchtvaartautoriteiten van een partij mogen van de luchtvaartautoriteiten van de andere partij eisen dat ze beschikbare statistieken verstrekken over het verkeer dat vervoerd is op de diensten die onder deze Overeenkomst vallen; deze statistieken moeten worden verstrekt overeenkomstig de binnenlandse wetten en regels en op niet-discriminerende basis.

2. De partijen werken in het kader van het Gemengd Comité samen teneinde de onderlinge uitwisseling van statistische informatie, die nodig is om toezicht te kunnen houden op de ontwikkeling van de luchtdiensten, te vergemakkelijken.

Artikel 15

Mededinging

1. Elke partij geeft de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij eerlijke en gelijke gelegenheid tot mededinging bij het aanbieden van het luchtvervoer waarop deze Overeenkomst betrekking heeft. De mededingingswetgeving van elke partij, zoals gewijzigd, is van toepassing op de exploitatie van de luchtvaartmaatschappijen binnen de jurisdictie van de respectieve partij. Het is de gedeelde doelstelling van de partijen te streven naar verenigbaarheid en onderlinge convergentie van elkaars mededingingswetgeving en op passende wijze samen te werken, voor zover relevant ook wat de toepassing van de mededingingswetgeving betreft.

2. De partijen bevestigen dat vrije en onverstoorte mededinging belangrijk is om de doelstellingen van deze Overeenkomst te verwezenlijken en wijzen erop dat de gezonde en effectieve handhaving van hun mededingingswetgeving bijdraagt tot het efficiënt verlenen van luchtvervoersdiensten tussen de partijen. De partijen erkennen dat samenwerking en coördinatie tussen de mededingingsautoriteiten van de partijen bevorderlijk is voor de mededinging en voor het effectief oplossen van mededingingsproblemen, en de kans op verschillen in de toepassing van de mededingingswetgeving verkleint of de gevolgen van dergelijke verschillen tot een minimum beperkt.

3. Elke partij ziet erop toe dat luchthavens, luchtroutes, luchtverkeersleidings- en luchtvaartnavigatiediensten, luchtvaartbeveiliging en andere bijbehorende faciliteiten en diensten die op haar grondgebied worden verstrekt, op niet-discriminerende basis ter beschikking staan van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.

4. De partijen erkennen dat overheidssubsidies en -steun een nadelige invloed kunnen hebben op de eerlijke en gelijke gelegenheid tot mededinging voor luchtvaartmaatschappijen bij het aanbieden van het onder deze Overeenkomst vallend internationaal luchtvervoer. Dit heeft bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend betrekking op kapitaalinjecties, kruissubsidiëring, schenkingen, waarborgen, belastingverlichting of -vrijstelling, bescherming tegen faillissement of verzekeringen door overheidsinstanties.

5. Als een partij van mening is dat haar luchtvaartmaatschappijen worden gediscrimineerd of onheus worden behandeld door de andere partij, of dat een subsidie of steunmaatregel die door de andere partij wordt aangeboden of overwogen nadelige gevolgen heeft of zou hebben voor de eerlijke en gelijke kansen op onverstoorte mededinging door haar luchtvaartmaatschappijen, mag zij haar opmerkingen naar de andere partij sturen. Bovendien mag elke partij in dergelijke gevallen vragen om een vergadering van het bij artikel 21 van deze Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité, om dergelijke kwesties te bespreken.

6. Als een partij na het overleg in het Gemengd Comité van mening is dat de in lid 5 vermelde omstandigheden blijven bestaan en waarschijnlijk zullen leiden tot onherstelbare schade voor haar luchtvaartmaatschappij(en), mag zij maatregelen nemen overeenkomstig de procedures en criteria die zijn vastgesteld door het bij artikel 21 (Gemengd Comité) opgerichte Gemengd Comité. Dergelijke maatregelen moeten passend en proportioneel zijn en in toepassingsgebied en duur beperkt zijn tot hetgeen strikt noodzakelijk is. Deze maatregelen mogen uitsluitend gericht zijn tegen de luchtvaartmaatschappij(en) die baat heeft (hebben) bij de in lid 5 vermelde omstandigheden, en laten het recht van de partijen om maatregelen te nemen uit hoofde van artikel 22 (Regeling van geschillen) onverlet.

7. Wanneer de partijen overleg plegen overeenkomstig de leden 5 en 6, moeten zij:

- (a) hun acties coördineren met de relevante autoriteiten;
- (b) overwegen alternatieve maatregelen te nemen die dit doel eveneens verwezenlijken, in overeenstemming met de algemene mededingings- en consumentenwetgeving; en
- (c) rekening houden met de standpunten van de andere partij en de verplichtingen van de andere partij uit hoofde van andere internationale overeenkomsten.

8. Onverminderd het bepaalde in de leden 1 tot en met 7 beperkt niets in dit artikel de bevoegdheid van de mededingingsautoriteiten van elke partij, en vallen alle kwesties in verband met de handhaving van de mededingingswetgeving onder de exclusieve bevoegdheid van deze autoriteiten.

Artikel 16

Milieu

1. De partijen ondersteunen de noodzaak aan milieubescherming door duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te bevorderen. De partijen zijn voornemens samen te werken om problemen in verband met de gevolgen van de internationale luchtvaart voor het milieu te identificeren.

2. De partijen erkennen dat het belangrijk is samen te werken om na te gaan wat het effect is van de luchtvaart op het milieu, om dit effect tot een minimum te beperken, en om te garanderen dat eventuele maatregelen volledig in overeenstemming zijn met de doelstellingen van deze Overeenkomst.

3. De partijen onderschrijven en stimuleren de informatie-uitwisseling en regelmatige dialoog tussen deskundigen teneinde de samenwerking te verbeteren bij het aanpakken van internationale gevolgen van de luchtvaart, met name met betrekking tot:

- (a) onderzoek naar en ontwikkeling van milieuvriendelijke luchtvaarttechnologie;
- (b) innovaties op het gebied van luchtverkeersbeheer, teneinde het milieueffect van de luchtvaart te beperken;
- (c) onderzoek naar en ontwikkeling van hernieuwbare brandstoffen voor de luchtvaart;
- (d) uitwisseling van standpunten over kwesties die betrekking hebben op het milieueffect van de internationale luchtvaart; en
- (e) monitoring van geluidsoverlast en verzachtende maatregelen teneinde de gevolgen van de luchtvaart voor de gezondheid en het milieu te doen afnemen.

4. Overeenkomstig hun multilaterale milieurechten en -plichten moeten de partijen ook de samenwerking - inclusief financiële en technologische - verbeteren met betrekking tot maatregelen die tot doel hebben de broeikasgasemissies van de internationale luchtvaart terug te dringen.

5. Deze Overeenkomst beperkt op geen enkele wijze de bevoegdheid van de bevoegde autoriteiten van een partij om passende maatregelen te nemen om het effect van het luchtvervoer op het milieu te beperken, voor zover dergelijke maatregelen volledig in overeenstemming zijn met de rechten en plichten van de bevoegde autoriteiten krachtens internationale wetgeving.

Artikel 17

Luchtverkeersbeheer

De partijen werken samen aan effectieve oplossingen voor problemen in verband met veiligheidstoezicht en beleidskwesties met betrekking tot luchtverkeersbeheer, teneinde de algemene vluchtefficiëntie te optimaliseren, de kosten te beperken, de veiligheid te verbeteren en de capaciteit van de bestaande systemen te vergroten. De partijen moedigen hun burgerluchtvaartautoriteiten en verleners van luchtnavigatiediensten aan om verder samen te werken op het gebied van interoperabiliteit, teneinde, waar mogelijk, de systemen van beide partijen te integreren, het milieueffect van de luchtvaart te doen afnemen en informatie te delen.

Artikel 18

Consumentenbescherming

1. De partijen bevestigen dat het belangrijk is de belangen van de consumenten te beschermen.
2. De partijen erkennen dat het belangrijk is wederzijdse samenwerking op dit gebied aan te moedigen en te vermijden dat eisen worden opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen die onverenigbaar zijn met de belangen van de consument. Daartoe zullen de partijen in het Gemengd Comité overleggen over toekomstige ontwikkelingen en voorstellen voor regelgeving op dit gebied.

Artikel 19

Werkgelegenheidsaspecten

1. De partijen erkennen dat het belangrijk is rekening te houden met het effect van deze Overeenkomst op de arbeidsomstandigheden, de werkgelegenheid en de werkomstandigheden. De partijen zullen binnen het toepassingsgebied van deze Overeenkomst samenwerken met betrekking tot arbeidskwesties.
2. De partijen erkennen het belang van de voordelen die ontstaan wanneer aanzienlijke economische winsten van open en concurrerende markten gepaard gaan met hoge arbeidsnormen voor werknemers. De partijen passen de bepalingen van de Overeenkomst zodanig toe dat ze bijdragen tot hoge arbeidsnormen, ongeacht de eigendom of de aard van de betrokken bedrijven, en zien erop toe dat de rechten en beginselen in hun respectieve wetten niet worden ondermijnd.
3. Elke partij mag vragen dat een vergadering van het Gemengd Comité wordt gehouden om arbeidskwesties te behandelen die de partij als belangrijk beschouwt.

Artikel 20

Geautomatiseerde boekingsystemen

1. Op het grondgebied van een partij opererende verkopers van geautomatiseerde boekingsystemen zijn gerechtigd om hun geautomatiseerde boekingsystemen in te voeren, in stand te houden en vrij ter beschikking te stellen van reisbureaus of touroperators wier belangrijkste activiteit bestaat uit de distributie van reisproducten op het grondgebied van de andere partij, mits het geautomatiseerde boekingssysteem voldoet aan alle relevante wettelijke voorschriften van de andere partij.
2. Geen van beide partijen legt verkopers van geautomatiseerde boekingsystemen van de andere partij strengere eisen op of staat toe dat deze worden opgelegd met betrekking tot beeldschermen (met inbegrip van opmaak- en beeldparameters), werking, praktijken, verkoop of eigendom van geautomatiseerde boekingsystemen dan aan haar eigen verkopers van geautomatiseerde boekingsystemen worden opgelegd.
3. Eigenaars/exploitanten van geautomatiseerde boekingsystemen van de ene partij die voldoen aan de desbetreffende wettelijke voorschriften van de andere partij, ingeval die bestaan, hebben dezelfde gelegenheid om geautomatiseerde boekingsystemen in eigendom te hebben op het grondgebied van de andere partij als de eigenaars/exploitanten van die partij.

Artikel 21

Gemengd Comité

1. Een Gemengd Comité, samengesteld uit vertegenwoordigers van beide partijen, wordt belast met het toezicht op het beheer van deze Overeenkomst en ziet toe op de juiste uitvoering ervan. Het Gemengd Comité komt bijeen als en wanneer dit nodig is, doch ten minste eenmaal per jaar. Elke partij kan een verzoek indienen om een vergadering te beleggen.
2. Het Gemengd Comité stelt zijn reglement van orde vast.
3. Het Gemengd Comité werkt en neemt besluiten op basis van consensus.
4. Een partij kan om een vergadering van het Gemengd Comité verzoeken om een probleem met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst op te lossen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders zijn overeengekomen.
5. Het Gemengd Comité doet aanbevelingen en neemt besluiten wanneer deze Overeenkomst daar uitdrukkelijk in voorziet, en stelt met name de in artikel 15 (Mededinging), lid 6, bedoelde procedures en criteria vast;
6. Het Gemengd Comité zorgt ook voor samenwerking wat betreft, doch niet beperkt tot:
 - (a) de beoordeling van marktvoorwaarden voor de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten;
 - (b) het aanpakken en, voor zover mogelijk, effectief oplossen van problemen met "zaken doen" die, onder meer, de markttoegang en de vlotte werking van de onder deze Overeenkomst vallende diensten belemmeren, teneinde een gelijk speelveld tot stand te brengen, voor convergentie van de regelgeving te zorgen en de regelgevingslast voor het exploiteren van luchtdiensten tot een minimum te beperken;
 - (c) de uitwisseling van informatie, inclusief het verlenen van advies met betrekking tot wijzigingen van de nationale wetgeving en het binnenlands beleid die gevolgen kunnen hebben voor de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten;
 - (d) de bevordering van uitwisselingen op deskundigenniveau inzake nieuwe wet- of regelgevende initiatieven en ontwikkelingen betreffende onder deze Overeenkomst vallen de thema's, zoals milieu of consumentenbescherming, teneinde een zo groot mogelijke verenigbaarheid van de benaderingen te bereiken;
 - (e) het in overweging nemen van mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van deze Overeenkomst, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst;
 - (f) besprekingen van kwesties in verband met investeringen, eigendom en zeggenschap

- (g) de ontwikkeling van regelgevende samenwerking en wederzijds engagement teneinde de wederzijdse erkenning en convergentie van regels en maatregelen tot stand te brengen;
- (h) het stimuleren van overleg, voor zover nodig, over luchtvervoerskwesties die worden behandeld in internationale organisaties, in het kader van betrekkingen met derde landen en in multilaterale regelingen. In dit verband wordt ook een gezamenlijke aanpak in overweging genomen; en
- (i) het bevorderen van de onderlinge uitwisseling van statistische informatie met het oog op het toezicht op de ontwikkeling van de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten.

7. Als een partij luchtvaartbeleidsmaatregelen of andere maatregelen met een belangrijke impact op de luchtvaart ontwikkelt of toepast, beoordeelt zij het mogelijke effect van deze maatregelen op de in deze Overeenkomst vervatte rechten. Elke partij mag vragen dat een vergadering van het Gemengd Comité wordt gehouden om het mogelijke effect van luchtvaartbeleidsmaatregelen of andere maatregelen met een belangrijke impact op de luchtvaart te bespreken en passende stappen aan te bevelen die de partijen moeten nemen met betrekking tot de in deze Overeenkomst vervatte rechten. Indien dergelijke maatregelen een negatief effect hebben, neemt het Gemengd Comité, binnen zijn bevoegdheidsgebied, passende maatregelen om dat effect tot een minimum te beperken.

8. De Overeenkomst belet de verantwoordelijke autoriteiten van de partijen niet om buiten het Gemengd Comité samen te werken en besprekingen te voeren, onder meer op het gebied van beveiliging, veiligheid, milieu, luchtverkeersbeheer, luchtvaartinfrastructuur, mededinging en consumentenbescherming. De partijen houden het Gemengd Comité op de hoogte van de resultaten van dergelijke samenwerking en besprekingen die een effect kunnen hebben op de toepassing van deze Verordening.

Artikel 22

Regeling van geschillen

Ieder geschil met betrekking tot de toepassing of interpretatie van deze Overeenkomst, behalve in het kader van artikel 15 ontstane kwesties, dat niet door een bijeenkomst van het Gemengd Comité wordt opgelost, kan via diplomatieke kanalen worden geregeld en, indien het probleem daarna nog steeds niet is opgelost, bij overeenkomst van de partijen (bemiddeling) ter beslechting worden doorverwezen naar een persoon of orgaan. Indien de partijen geen overeenstemming bereiken, wordt het geschil op verzoek van één van beide partijen aan arbitrage onderworpen overeenkomstig de door de partijen overeen te komen procedures.

Artikel 23

Verhouding tot andere overeenkomsten

1. Wanneer deze Overeenkomst overeenkomstig artikel 27 in werking treedt, heeft ze voorrang op de relevante bepalingen van de in deel 1 van bijlage II vermelde bilaterale overeenkomsten, uitgezonderd het bepaalde in deel 2 van bijlage II.
2. Indien partijen partij worden bij een multilaterale overeenkomst of een besluit van de Internationale Luchtvaartorganisatie of een andere internationale organisatie bekrachtigen dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overleg

in het Gemengd Comité om te bepalen of deze Overeenkomst met het oog hierop moet worden herzien.

Artikel 24

Wijzigingen

Alle wijzigingen van deze Overeenkomst, die het gevolg kunnen zijn van overleg overeenkomstig artikel 21 (Gemengd comité) van deze Overeenkomst, worden gezamenlijk overeengekomen door de partijen en worden van kracht overeenkomstig het bepaalde in artikel 27 (Inwerkingtreding).

Artikel 25

Beëindiging

Een partij kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk meedelen dat zij besloten heeft deze Overeenkomst te beëindigen. Deze kennisgeving moet tegelijk ook naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie worden verzonden. Deze Overeenkomst houdt op te bestaan om middernacht GMT aan het einde van het verkeersseizoen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie dat loopt een jaar na de datum van de schriftelijke kennisgeving van de beëindiging, tenzij de mededeling in onderlinge overeenstemming tussen de partijen wordt ingetrokken voordat deze termijn is verstreken.

Artikel 26

Registratie van de Overeenkomst

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarvan worden, zodra ze in werking zijn getreden, geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en bij het secretariaat van de Verenigde Naties, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

Artikel 27

Inwerkingtreding

Eén maand na de datum van de laatste nota in een uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de partijen waarin wordt bevestigd dat alle voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst noodzakelijke procedures zijn voltooid, treden deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarvan in werking. Met het oog op deze uitwisseling bezorgt Brazilië de aan de Europese Unie en haar lidstaten gerichte diplomatieke nota aan de Europese Unie, en bezorgt de Europese Unie de diplomatieke nota of nota's van de Europese Unie en haar lidstaten aan Brazilië. De diplomatieke nota of nota's van de Europese Unie en haar lidstaten bevatten mededelingen van elke lidstaat waarin wordt bevestigd dat de voor inwerkingtreding van deze Overeenkomst vereiste procedures zijn voltooid.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te [...] op [...], in tweevoud, in de Bulgaarse, Deense, Duitse, Engelse, Estse, Finse, Franse, Griekse, Hongaarse, Italiaanse, Letse, Litouwse, Maltese, Nederlandse, Poolse, Portugese, Roemeense, Sloveense, Slowaakse, Spaanse, Tsjechische en Zweedse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Federale Republiek Brazilië

Voor de Europese Unie

Voor Oostenrijk

Voor België

Voor Bulgarije

Enz.

BIJLAGE I

ROUTESHEMA

1. Met het oog op de toepassing van artikel 2, lid 1, onder c), en bijlage II, deel 2, van deze Overeenkomst, staat elke partij toe dat de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de hierna gespecificeerde routes exploiteren:

(a) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie:

achterliggende punten – punten op het grondgebied van de Europese Unie en haar lidstaten – tussenliggende punten – punten in Brazilië – verder gelegen punten

(b) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Brazilië:

achterliggende punten – punten in Brazilië – tussenliggende punten – punten op het grondgebied van de Europese Unie en haar lidstaten – verder gelegen punten

VERKEERSRECHTEN

2. Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de volgende verkeersrechten op de gespecificeerde routes:

Geregelde en niet-geregelde combinatiediensten

- in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Brazilië: het recht om internationaal luchtvervoer uit te voeren tussen om het even welk punt in Brazilië en om het even welk punt op het grondgebied van de Europese Unie en haar lidstaten

- in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie: het recht om internationaal luchtvervoer uit te voeren tussen om het even welk punt op het grondgebied van de Europese Unie en haar lidstaten en om het even welk punt in Brazilië

Niets in deze alinea verleent de luchtvaartmaatschappijen van Brazilië het recht op het grondgebied van een lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een punt op het grondgebied van een andere lidstaat;

Goederendiensten:

- in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Brazilië: het recht om internationaal luchtvervoer uit te voeren tussen om het even welk punt in Brazilië en om het even welk punt op het grondgebied van de Europese Unie en haar lidstaten, met onbeperkte verkeersrechten via tussenliggende punten en/of naar verder gelegen punten (rechten van de vijfde vrijheid)

- in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie: het recht om internationaal luchtvervoer uit te voeren tussen om het even welk punt op het grondgebied van de Europese Unie en haar lidstaten en om het even welk punt in Brazilië, met onbeperkte verkeersrechten via tussenliggende punten en/of naar verder gelegen punten (rechten van de vijfde vrijheid).

Bij het exploiteren van goederendiensten hoeven de luchtvaartmaatschappijen van de partijen de bovenvermelde punten niet aan te doen, voor zover de overeengekomen diensten op de route beginnen of eindigen op het grondgebied van de partijen.

OPERATIONELE FLEXIBILITEIT

3. Luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen op alle vluchten en, naar keuze, op de gespecificeerde routes:

- (a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;
- (b) verschillende vluchtnummers combineren bij de exploitatie van één luchtvaartuig;
- (c) tussenliggende en verder gelegen punten bedienen, zoals gespecificeerd in leden 1 en 2 van deze bijlage, en binnen het toepassingsgebied van coöperatieve marketingovereenkomsten, zoals gespecificeerd in artikel 9, lid 9, van deze Overeenkomst, alsook punten op het grondgebied van de partijen, in om het even welke combinatie en volgorde;
- (d) landingen op een punt of punten overslaan;
- (e) op ieder willekeurig punt transfer van verkeer van een van haar luchtvaartuigen naar een ander doen plaatsvinden;
- (f) een tussenlanding maken op ieder punt binnen of buiten het grondgebied van een partij;
- (g) transitvluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij;
- (h) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren, ongeacht de herkomst van dit verkeer;
- (i) meer dan één punt bedienen op dezelfde vlucht (co-terminalisering),

zonder richtings- of geografische beperkingen en zonder verlies van rechten om verkeer te verrichten dat anderszins toelaatbaar is krachtens deze Overeenkomst, voor de vlucht begint of eindigt op hun respectieve grondgebieden.

4. Elke partij verleent elke luchtvaartmaatschappij het recht om de frequentie en capaciteit van het door haar aangeboden internationale luchtvervoer te baseren op commerciële marktgerelateerde overwegingen. Overeenkomstig dit recht mag geen van beide partijen unilateraal beperkingen opleggen met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de vluchten of de door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikte types luchtvaartuigen.

BIJLAGE II

BILATERALE OVEREENKOMSTEN VOOR LUCHTDIENSTEN

Deel 1

Zoals bepaald in artikel 23 van deze Overeenkomst, heeft deze Overeenkomst voorrang op de relevante bepalingen van de volgende bilaterale overeenkomsten tussen Brazilië en lidstaten:

- (a) Overeenkomsten voor luchtdiensten tussen de Federale Republiek Brazilië en lidstaten van de Europese Unie, zoals gewijzigd, aangepast of effectief vervangen, die op de datum van ondertekening van deze Overeenkomst van kracht zijn:
 - Overeenkomst tussen de Bondsrepubliek Duitsland en de Federale Republiek Brazilië inzake geregelde luchtdiensten, ondertekend te Rio de Janeiro op 29 augustus 1957,
 - Overeenkomst tussen de regering van Oostenrijk en de regering van de Federale Republiek Brazilië inzake luchtdiensten, ondertekend te Wenen op 16 juli 1993,
 - Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk Denemarken en de regering van de Federale Republiek Brazilië inzake luchtvervoer, ondertekend te Rio de Janeiro op 18 maart 1969,
 - Overeenkomst tussen de Spaanse regering en de regering van de Verenigde Staten van Brazilië inzake geregeld luchtvervoer, ondertekend te Rio de Janeiro op 28 november 1949,
 - Overeenkomst tussen de Franse Republiek en de Federale Republiek Brazilië inzake luchtvervoer, ondertekend te Parijs op 29 oktober 1965,
 - Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van de Republiek Hongarije en de regering van de Federale Republiek Brazilië, ondertekend in Brasilia op 3 april 1997,
 - Overeenkomst tussen Italië en de Verenigde Staten van Brazilië inzake geregelde luchtdiensten, ondertekend te Rome op 23 januari 1951,
 - Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Federale Republiek Brazilië, ondertekend in Brasilia op 6 juli 1976,
 - Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de Republiek Portugal en de Federale Republiek Brazilië, ondertekend in Lissabon op 11 november 2002,
 - Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk Zweden en de regering van de Federale Republiek Brazilië inzake luchtvervoer, ondertekend te Rio de Janeiro op 18 maart 1969,

- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van de Verenigde Staten van Brazilië en de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, opgesteld te Rio de Janeiro op 31 oktober 1946.
- (b) Overeenkomsten voor luchtdiensten tussen de Federale Republiek Brazilië en lidstaten van de Europese Unie, zoals gewijzigd of aangepast, die, op de datum van ondertekening van deze Overeenkomst, zijn gesloten maar nog niet van kracht zijn geworden:
 - Overeenkomst inzake luchtdiensten tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Federale Republiek Brazilië, opgesteld te Brussel op 4 oktober 2009,
 - Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van de Republiek Polen en de regering van de Federale Republiek Brazilië, ondertekend in Rio de Janeiro op 13 maart 2000.

Deel 2

Onverminderd deel 1 van deze bijlage, mogen bestaande en nieuwe rechten, inclusief rechten om tussenliggende en verder gelegen punten te bedienen, en bepalingen of behandelingen uit hoofde van de bovenvermelde bilaterale overeenkomsten of andere regelingen tussen Brazilië en EU-lidstaten die niet aan bod komen in deze Overeenkomst of gunstiger zijn dan deze Overeenkomst, worden overeengekomen en uitgeoefend, voor zover ze niet leiden tot discriminatie tussen EU-luchtvaartmaatschappijen op basis van nationaliteit.

Deel 3

Onverminderd deel 1 van deze bijlage, voor de gebieden die niet onder de definitie van "grondgebied" in artikel 1 (Definities) van deze Overeenkomst vallen, blijven de in deel 1 vermelde bilaterale overeenkomsten tussen Brazilië en het Koninkrijk Denemarken, de Franse Republiek, het Koninkrijk der Nederlanden en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland van toepassing, onder de daarin neergelegde voorwaarden.