



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 6.5.2011
KOM(2011) 253 slutlig

2011/0110 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om undertecknande av luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater å ena sidan och Förbundsrepubliken Brasilien å andra sidan

MOTIVERING

1. Bakgrund

- Motiv och syfte

Luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater och Förbundsrepubliken Brasilien (nedan kallad *Brasilien*) förhandlades fram av kommissionen enligt rådets bemyndigande från oktober 2010. Lufttrafiken mellan EU och Brasilien bedrivs idag på grundval av bilaterala avtal mellan enskilda medlemsstater och Brasilien. Det ingår i EU:S luftfartspolitik gentemot länder utanför EU att förhandla fram omfattande luftfartsavtal med viktiga partner om det visat sig att sådana avtal skulle ge mervärde och ekonomiska fördelar. Avtalet syftar till

- en gradvis öppning av marknaden när det gäller åtkomst till flyglinjer och kapacitet på ömsesidig grund,
- främjande av lufttrafik grundad på konkurrens mellan lufttrafikföretag med minsta möjliga inblandning från staten och minst möjliga reglering,
- icke-diskriminerandet och jämlika villkor för alla ekonomiska aktörer,
- främjande av samarbete på lagstiftningsområdet och, i den mån det är möjligt, harmonisering av bestämmelser och metoder.

- Allmän bakgrund

I förhandlingsdirektiven anges som allmänt mål att förhandla fram ett omfattande luftfartsavtal i syfte att stegvis nå en ömsesidig marknadsöppning och lagstiftningskonvergens.

I enlighet med förhandlingsdirektiven paraferades ett utkast till avtal med Brasilien av båda parter den 17 mars 2011.

- Gällande bestämmelser

Bestämmelserna i avtalet ska ha företräde framför gällande bestämmelser i de befintliga bilaterala luftfartsavtalen mellan medlemsstaterna och Brasilien.

- Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

Slutandet av ett omfattande luftfartsavtal med Brasilien är en viktig komponent i utvecklingen av EU:s yttre luftfartspolitik (se kommissionens meddelande KOM(2005) 79 slutlig: *Fortsatt utveckling av EU:s luftfartspolitik gentemot länder utanför EU*).

2. Samråd med berörda parter och konsekvensanalys

I enlighet med artikel 218.4 i EUF-fördraget har kommissionen fört förhandlingarna i samråd med en särskild kommitté.

Dessutom har kommissionen konsulterat berörda parter under processens gång.

- Samråd med berörda parter

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Kommissionen har hållit samråd med berörda parter. Detta har särskilt skett i ett rådgivande forum där företrädare för lufttrafikföretagen, flygplatserna och arbetstagarorganisationerna har samlats.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Alla synpunkter från de berörda parterna beaktades på vederbörligt sätt i utformningen av EU:s förhandlingsposition.

- **Extern experthjälp**

Någon extern experthjälp har inte behövts.

- **Konsekvensbedömning**

Avtalet ska leda till en stegvis öppning av lufttrafikmarknaden för EU-Brasilien. Enligt en konsultrapport som 2009 gjordes åt kommissionen skulle marknadsöppningen till följd av ett omfattande luftfartsavtal med Brasilien kunna medföra 460 000 extra flygpassagerare och upp till 460 miljoner euro i besparingar för konsumenterna under det första året med en öppen marknad. Avtalet mellan EU och Brasilien förväntas få positiv verkan på sysselsättningen och torde fortsätta att främja sysselsättningen i ett antal år. Direkt och indirekt förväntas avtalet leda till 980 nya arbetstillfällen, till följd av liberaliseringen (med en lägsta och högsta siffra på 870 respektive 1360 arbetstillfällen).

Rapporten har gjorts tillgänglig för medlemsstaterna och berörda parter via databasen Circa.

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som ska följa avtalets genomförande och dess effekter.

3. Rättsliga aspekter

- **Sammanfattning av den föreslagna åtgärden**

Avtalet utgörs av en huvudtext med de viktigaste principerna samt två bilagor: Bilaga I om flygrutter, trafikrättigheter och operativ flexibilitet, och bilaga II om bilaterala avtal om lufttrafiktjänster.

- **Rättslig grund**

Artikel 100.2 jämförd med artikel 218.5 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

- **Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig eftersom förslaget inte avser ett område där unionen är ensam behörig.

Målen för förslaget kan inte i tillräcklig utsträckning nås av medlemsstaterna av

följande skäl:

Avtalets bestämmelser ska ha företräde framför gällande bestämmelser i befintliga överenskommelser som ingåtts av enskilda medlemsstater. Avtalet leder till jämlika och lika villkor för marknadstillträde för alla EU:s lufttrafikföretag och skapar nya former för regelbundet samarbete mellan EU och Brasilien inom områden som är av stor betydelse för luftfartssäkerhet, luftfartsskydd och en effektiv lufttrafik. Eftersom avtalet gäller flera frågor där unionen har ensam behörighet måste åtgärden vidtas på unionsnivå.

Åtgärder på unionsnivå kommer att göra det lättare att uppnå målen med förslaget, av följande skäl:

Avtalets bestämmelser blir tillämpliga samtidigt för alla 27 medlemsstater. Medlemsstaterna kommer att tillämpa samma regler utan att något av unionens lufttrafikföretag diskrimineras på grund av nationalitet. Dessa lufttrafikföretag kommer att kunna flyga från Europeiska unionen till destinationer var som helst i Brasilien, vilket för närvarande inte är fallet.

Öppnandet av luftfartsmarknaden mellan EU och Brasilien kommer inte bara att attrahera nya aktörer och ge underutnyttjade flygplatser nya möjligheter, utan kommer också att underlätta en konsolidering bland EU:s lufttrafikföretag.

Genom avtalet får lufttrafikföretagen i EU tillgång till kommersiella möjligheter och kan i fortsättningen t.ex. fritt fastställa priser. Ytterligare ett mål enligt förhandlingsmandatet är att genomdriva att lika konkurrensvillkor ska råda för EU:s och Brasiliens lufttrafikföretag. Detta kräver ett djupgående samarbete på regleringsområdet, som bara kan uppnås på unionsnivå. Slutligen är det ett av mandatets huvudsyften att skapa ramar för att lösa och undanröja de affärsrättsliga hinder som EU-lufttrafikföretag möter i Brasilien. EU kommer att ha större möjligheter att lösa sådana problem än vad enskilda medlemsstater skulle ha.

Förslaget är sålunda förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

En gemensam kommitté kommer att inrättas för diskussioner om avtalets tillämpning. Kommittén kommer att ge tillfälle till diskussioner på expertnivå om nya lag- och regleringsförslag och annan utveckling. Den ska också överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet. Kommittén kommer att bestå av företrädare för kommissionen och medlemsstaterna.

Medlemsstaterna kommer även i fortsättningen att sköta vissa av sina vanliga förvaltningsuppgifter inom ramen för den internationella lufttransporten, men detta kommer att ske i enlighet med gemensamma regler med enhetlig tillämpning.

- **Val av instrument**

Föreslagen regleringsform: Internationellt avtal

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

Yttre förbindelser på luftfartsområdet kan bara regleras genom internationella avtal.

4. Budgetkonsekvenser

Förslaget påverkar inte unionens budget.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om undertecknande av luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater å ena sidan och Förbundsrepubliken Brasilien å andra sidan

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.5, och

av följande skäl:

- (1) Kommissionen har på unionens och medlemsstaternas vägnar förhandlat med Förbundsrepubliken Brasilien om ett luftfartsavtal (nedan kallat *avtalet*) i enlighet med rådets beslut av den 15 oktober 2010 om bemyndigande av kommissionen att inleda förhandlingar. Förhandlingarna slutfördes med framgång genom att avtalet paraferades den 17 mars 2011.
- (2) Avtalet bör undertecknas på Europeiska unionens vägnar med förbehåll för att det ingås längre fram.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1 Undertecknande

1. Rådets ordförande bemyndigas härmed att utse den person eller de personer som ska ha rätt att underteckna luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater å ena sidan och Förbundsrepubliken Brasilien å andra sidan.

Texten till avtalet åtföljer detta beslut.

Artikel 2 Gemensamma kommittén

1. Företrädare för Europeiska unionen och medlemsstaterna ska ingå i den gemensamma kommitté som inrättas enligt artikel 21 i avtalet.
2. Europeiska unionen ska i den gemensamma kommittén företrädas av kommissionen.
3. I frågor där unionen har ensam behörighet och där något beslut med rättslig verkan inte krävs, ska unionens och dess medlemsstaters ståndpunkt inom gemensamma kommittén antas av kommissionen och i förväg meddelas rådet och medlemsstaterna.

4. När det gäller beslut i gemensamma kommittén i frågor som faller inom EU:s behörighetsområde ska unionens och dess medlemsstaters ståndpunkt antas av rådet med kvalificerad majoritet på förslag av kommissionen om inget annat föreskrivs i de tillämpliga röstningsförfaranden som fastställs i EU-fördragen.
5. När det gäller beslut i gemensamma kommittén i frågor som faller inom medlemsstaternas behörighetsområde ska unionens och dess medlemsstaters ståndpunkt antas enhälligt av rådet på förslag från kommissionen eller medlemsstaterna, förutom då en medlemsstat inom en månad efter det att ståndpunkten har antagits meddelar rådets generalsekretariat att den kan samtycka till det beslut som ska fattas av gemensamma kommittén först efter godkännande från medlemsstatens lagstiftande organ.

*Artikel 3
Tvistlösning*

1. Kommissionen ska företräda unionen i tvistlösningsförfaranden enligt artikel 22 i avtalet.
2. Beslut om åtgärder som ska vidtas i enlighet med artikel 22 i avtalet när det gäller frågor inom unionens behörighetsområde, ska fattas av kommissionen, i samråd med en särskild kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna utsedda av rådet.

*Artikel 4
Information till kommissionen*

1. Medlemsstaterna ska i förväg informera kommissionen om varje beslut om att vägra, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa ett godkännande av ett brasilianskt lufttrafikföretag som de har för avsikt att anta enligt artikel 5 i avtalet.
2. En medlemsstat som gör eller tar emot en begäran eller en underrättelse i enlighet med artikel 7 (Luftfartssäkerhet) i avtalet ska omedelbart underrätta kommissionen om detta.
3. En medlemsstat som gör eller tar emot en begäran eller en underrättelse i enlighet med artikel 8 (Luftfartsskydd) i avtalet ska omedelbart underrätta kommissionen om detta.

Utfärdat i Bryssel den [...]

*På rådets vägnar
Ordföranden
[...]*

BILAGA
LUFTFARTSAVTAL
MELLAN
FÖRBUNDSREPUBLIKEN BRASILIEN
OCH
EUROPEISKA UNIONEN OCH DESS MEDLEMSSTATER

Avtalets innehåll

Ingress

1. Definitioner
2. Trafikrättigheter
3. Godkännande
4. Ömsesidigt erkännande av beslut om tillsyn när det gäller lufttrafikföretagets lämplighet och medborgarskap
5. Återkallande av tillstånd
6. Tillämplig lagstiftning
7. Luftfartssäkerhet
8. Luftfartsskydd
9. Kommersiella möjligheter
10. Utländska investeringar
11. Tullar och avgifter
12. Brukaravgifter
13. Priser
14. Statistik
15. Konkurrensramar
16. Miljö
17. Flygtrafikledning
18. Konsumentskyddssystem
19. Arbetsrättsliga frågor
20. Datoriserade bokningssystem
21. Gemensamma kommittén
22. Tvistlösning
23. Förhållande till andra överenskommelser
24. Ändring

25. Uppsägning
26. Registrering av avtalet
27. Ikraftträdande

BILAGOR

BILAGA I Tjänster enligt avtal och angivna flyglinjer

BILAGA II Bilateral luftfartsavtal/överenskommelser

FÖRBUNDSREPUBLIKEN BRASILIEN (nedan kallade *Brasilien*), å ena sidan,
och
REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,
KONUNGARIKET BELGIEN,
REPUBLIKEN BULGARIEN,
REPUBLIKEN CYPERN,
REPUBLIKEN TJECKIEN,
KONUNGARIKET DANMARK,
REPUBLIKEN ESTLAND,
REPUBLIKEN FINLAND,
REPUBLIKEN FRANKRIKE,
FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,
REPUBLIKEN GREKLAND,
REPUBLIKEN UNGERN,
IRLAND,
REPUBLIKEN ITALIEN,
REPUBLIKEN LETTLAND,
REPUBLIKEN LITAUEN,
STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,
MALTA,
KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,
REPUBLIKEN POLEN,
REPUBLIKEN PORTUGAL,
RUMÄNIEN,
REPUBLIKEN SLOVAKIEN,
REPUBLIKEN SLOVENIEN,
KONUNGARIKET SPANIEN,
KONUNGARIKET SVERIGE,

FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRITANNIEN OCH NORDIRLAND,

som är parter i fördraget om Europeiska unionen och i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallade *fördragen*) och som är medlemsstater i Europeiska unionen (nedan kallade *medlemsstaterna*)

och EUROPEISKA UNIONEN, å andra sidan,

Brasilien och Europeiska unionens medlemsstater som är parter i konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, tillsammans med Europeiska unionen,

SOM ÖNSKAR främja ett luftfartssystem grundat på konkurrens mellan lufttrafikföretagen, med minsta möjliga ingripande och reglering från statens sida,

SOM ÖNSKAR främja sina intressen när det gäller luftfart,

SOM INSER betydelsen av effektiv luftfart för att främja handel, turism och investeringar,

SOM ÖNSKAR förbättra lufttrafiken,

SOM ÖNSKAR garantera bästa möjliga luftfartsskydd och luftfartssäkerhet för lufttransporterna,

SOM ÄR FAST BESLUTNA att uppnå de potentiella fördelarna med samarbete på regleringsområdet och, i den mån det är praktiskt möjligt, harmonisering av lagstiftning och tillvägagångssätt,

SOM INSER de stora potentiella fördelar som kan uppstå genom konkurrenskraftig luftfart och lönsamma luftfartsindustrier,

SOM ÖNSKAR skapa en konkurrenskraftig miljö för luftfarten och som inser att det utan lika konkurrensvillkor för lufttrafikföretagen finns risk för att de potentiella fördelarna inte kommer till stånd,

SOM ÖNSKAR göra det möjligt för sina lufttrafikföretag att ha rättvisa och lika möjligheter att tillhandahålla de tjänster som avses i detta avtal,

SOM ÖNSKAR maximera fördelarna för passagerare, transportörer, lufttrafikföretag och flygplatser och deras anställda samt de indirekta fördelarna för andra intressenter,

SOM BEKRÄFTAR vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik,

SOM BEAKTAR vikten av att skydda konsumenterna och främja en lämplig konsumentskyddsnivå i samband med lufttrafik,

SOM INSER betydelsen av att luftfartsindustrin får tillgång till kapital för att vidareutveckla luftfarten,

SOM ÖNSKAR ingå ett luftfartsavtal som ett komplement till nämnda konvention,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner om inget annat anges:

1. *avtalet*: detta avtal och alla eventuella bilagor och tillägg med ändringar.
2. *lufttransport*: transport med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra, vilket för att undvika tvivelsmål ska inbegripa reguljär och icke-reguljär transport.
3. *fastställande av medborgarskap*: slutsats att ett lufttrafikföretag som önskar bedriva luftfart enligt detta avtal uppfyller kraven i artikel 3 avseende ägande, kontroll i praktiken och huvudsaklig verksamhet.
4. *konventionen*: konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med
 - (a) alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av både Brasilien och den eller de medlemsstater som berörs av det fall det är fråga om,
 - (b) alla bilagor och ändringar som har antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de oavsett tidpunkt är i kraft för både Brasilien och den eller de medlemsstater som berörs av det fall det är fråga om.
5. *beslut om lämplighet*: slutsats att ett lufttrafikföretag som önskar bedriva luftfart enligt detta avtal har tillfredsställande finansiell kapacitet och lämplig ledningskompetens för att bedriva sådan luftfart, och kan efterleva de lagar, andra författningar och krav som reglerar sådan luftfartsverksamhet.
6. *full kostnad*: kostnaden för tillhandahållandet av en tjänst med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader.
7. *internationell lufttransport*: lufttransport som passerar mer än en stats luftrum.
8. *medlemsstater i Latin American Civil Aviation Commission*: Argentina, Aruba, Belize, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Costa Rica, Kuba, Dominikanska republiken, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexiko, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay och Venezuela.
9. *part*: å ena sidan Brasilien och, å andra sidan, Europeiska unionen eller dess medlemsstater, eller Europeiska unionen och dess medlemsstater enligt deras respektive befogenheter.
10. *huvudsaklig verksamhet*: ett lufttrafikföretags huvudkontor eller säte i den part i vilken lufttrafikföretagets huvudsakliga finansiella funktioner och operativa ledning utövas, inbegripet styrning av fortsatt luftvärdighet.
11. *landning för andra ändamål än trafikändamål*: landning för annat ändamål än att ta ombord eller släppa av passagerare, bagage, last och/eller post.
12. *subvention*: alla finansiella bidrag som beviljas av en statlig förvaltning eller en regional eller annan offentlig organisation, dvs. när
 - (a) ett förfarande som tillämpas av ett statligt eller regionalt organ eller annan offentlig organisation medför en direkt överföring av medel, t.ex. bidrag, lån

eller kapitaltillskott, en potentiell direkt överföring av medel till företaget eller övertagande av företagets förpliktelser, t.ex. lånegarantier, statliga kapitaltillskott, ägarskap, försäkring eller konkursskydd,

- (b) intäkter som skulle tas in av ett statligt eller regionalt organ eller annan offentlig organisation efterskänks eller inte drivs in,
- (c) ett statligt eller regionalt organ eller annan offentlig organisation tillhandahåller andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller köper varor eller tjänster,
- (d) ett statligt eller regionalt organ eller annan offentlig organisation gör betalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrar åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som nämns i leden a, b och c som normalt tillhör statens uppgifter och som i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis,

och när detta medför en förmån.

13. *pris*: biljettpris, taxa eller avgift för lufttransport av passagerare, bagage och/eller gods utom post, inbegripet land- eller sjötransport i samband med lufttransport för vilken lufttrafikföretaget eller dess ombud tar ut avgift, och villkoren för tillgången till sådana priser, taxor eller avgifter inbegripet ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder.

14. *territorium*: i fråga om Brasilien avser territorium Brasiliens landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav under landets överhöghet och jurisdiktion, och i fråga om Europeiska unionen och dess medlemsstater avser territorium landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav på vilket fördraget om upprättandet av Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt tillämpas, enligt de villkor som fastställs i dessa fördrag eller i eventuella efterföljande instrument. Avtalets tillämpning på Gibraltars flygplats påverkar inte Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ställning när det gäller suveränitetstvisten om det territorium där flygplatsen är belägen och inte heller det fortsatta tillfälliga undantaget för Gibraltars flygplats vad gäller tillämpningen av de luftfartsåtgärder som gäller mellan medlemsstaterna sedan den 18 september 2006, i enlighet med det i Córdoba i september 2006 antagna ministeruttalandet om Gibraltars flygplats. och

15. *användaravgift*: en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster knutna till flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering eller luftfartsskydd, ingripet därmed förbundna anläggningar och tjänster.

Artikel 2

Trafikrättigheter

1. Respektive part beviljar den andra parten följande rättigheter i samband med dess lufttrafikföretags bedrivande av internationell lufttransport:

- (a) Att flyga över dess territorium utan att landa.
- (b) Att landa inom dess territorium för andra ändamål än trafikändamål.
- (c) Att bedriva internationell lufttransport i enlighet med bestämmelserna i bilaga I.

- (d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

2. Ingenting i detta avtal ska anses medföra rätt för

- (a) brasilianska lufttrafikföretag att inom en medlemsstat ta ombord passagerare, bagage, gods och/eller post mot ersättning, med en annan punkt inom den medlemsstatens territorium som destination,
- (b) EU-lufttrafikföretag att inom Brasiliens territorium ta ombord passagerare, bagage, last och/eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom Brasiliens territorium.

Artikel 3

Godkännande

Parterna ska med kortast möjliga handläggningstid bevilja ansökningar från den andra partens lufttrafikföretag om nödvändiga trafiktillstånd och tekniska tillstånd om följande villkor är uppfyllda:

- a) För brasilianska lufttrafikföretag, att majoritetsägande och effektiv kontroll av företaget utövas av Brasilien eller medlemsstater i Latin American Civil Aviation Commission som bland annat har ingått avtal med Europeiska unionen om vissa aspekter av lufttrafik (horisontellt avtal), eller av medborgare i en eller flera av dessa medlemsstater, eller både och, samt att effektiv tillsyn av lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av Brasilien, som utfärdat drifttillstånd (AOC), och det berörda lufttrafikföretaget har sin huvudsakliga verksamhet på Brasiliens territorium.
- b) För EU-lufttrafikföretag, att majoritetsägande och effektiv kontroll av företaget utövas av en eller flera EU-medlemsstater eller av Schweiz eller parter till EES-avtalet, eller av medborgare i en eller flera medlemsstater, eller både och, samt att effektiv tillsyn av lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av den medlemsstat som är ansvarig för utfärdande av drifttillstånd (AOC), och det berörda lufttrafikföretaget har sin huvudsakliga verksamhet på Europeiska unionens territorium.
- c) Lufttrafikföretaget ska uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den part som prövar ansökningen normalt tillämpar på internationell lufttransport.
- d) Bestämmelserna i artikel 7 (Luftfartssäkerhet) och artikel 8 (Luftfartsskydd) ska upprätthållas och tillämpas.

2. Parterna är överens om att från och med det att detta avtal undertecknas främja förenkling och harmonisering av sina förfaranden för utfärdande av tillstånd. Den gemensamma kommittén enligt artikel 21 ska inom ett år efter det att detta avtal undertecknats utarbeta ett samarbetsförfarande i detta syfte.

Artikel 4

Ömsesidigt erkännande av beslut om tillsyn när det gäller lufttrafikföretagets lämplighet och medborgarskap

När en ansökan om godkännande från ett lufttrafikföretag i den ena parten tas emot ska den andra partens behöriga myndighet utan dröjsmål erkänna den tillsyn lämplighet och/eller medborgarskap som har gjorts av den första partens behöriga myndighet när det gäller det

lufttrafikföretaget, som om tillsynen hade gjorts av den egna behöriga myndigheten, och inte utreda ärendet ytterligare, förutom om detta föreskrivs i leden a och b nedan.

- (a) Om den mottagande partens behöriga myndighet efter mottagande av en ansökan om godkännande från ett lufttrafikföretag eller efter beviljande av ett sådant godkännande har särskilda skäl att tvivla på att villkoren i artikel 3 (Godkännande) för beviljande av lämpliga godkännanden eller tillstånd inte har uppfyllts (inbegripet skäl som har att göra med tillsyn över äganderätt till lufttrafikföretag som utsetts av endera parten), trots att tillsyn har utövats av den andra partens behöriga myndigheter, ska de genast underrätta dessa myndigheter och ange välgrundade skäl för sitt tvivel. I detta fall får endera parten söka samråd, vilket kan inbegripa företrädare för berörda behöriga myndigheter och/eller ytterligare uppgifter som rör tvivlet; sådana begäranden ska tillgodoses så snart som möjligt. Om frågan inte kan lösas får endera parten föra den vidare till den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 21 (Gemensam kommitté). Om frågan inte kan lösas av den gemensamma kommittén har parterna möjlighet att vägra, återkalla, tillfälligtupphäva eller begränsa trafik tillstånd eller på annat sätt tillfälligt upphäva eller begränsa det berörda lufttrafikföretagets verksamhet.
- (b) Denna artikel omfattar inte erkännande av tillsyn gällande
 - säkerhetscertifikat eller -licenser,
 - säkerhetsarrangemang,
 - försäkringstäckning.

Artikel 5

Återkallande av tillstånd

1. Vardera parten får återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafik tillstånd och tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens lufttrafikföretag, eller på annat sätt tillfälligt upphäva eller begränsa lufttrafikföretagets verksamhet i följande fall:

- a) För brasilianska lufttrafikföretag, när majoritetsägande och effektiv kontroll av företaget inte utövas av Brasilien eller medlemsstater i Latin American Civil Aviation Commission som bland annat har ingått avtal med Europeiska unionen om vissa aspekter av lufttrafik (horisontellt avtal), eller av medborgare i en eller flera av dessa medlemsstater, eller både och, eller när effektiv tillsyn av lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av Brasilien, som utfärdat drifttillstånd (AOC), och det berörda lufttrafikföretaget inte har sin huvudsakliga verksamhet på Brasiliens territorium.
- b) För EU-lufttrafikföretag, när majoritetsägande och effektiv kontroll av företaget inte utövas av en eller flera EU-medlemsstater eller av Schweiz eller parter till EES-avtalet, eller av medborgare i en eller flera medlemsstater, eller både och, eller när effektiv tillsyn av lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av den medlemsstat som är ansvarig för utfärdande av drifttillstånd (AOC), och det berörda lufttrafikföretaget inte har sin huvudsakliga verksamhet på Europeiska unionens territorium.

c) När lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och andra författningar som avses i artikel 6 (Tillämplig lagstiftning).

d) En part har enligt artikel 15 (Konkurrensramar) kommit till slutsatsen att villkoren för en konkurrensutsatt miljö inte är uppfyllda.

2. Såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c eller 1 d eller av punkt 3 i denna artikel får parten utöva sina rättigheter enligt denna artikel först efter samråd med den andra parten.

3. Denna artikel begränsar inte parternas rätt att i enlighet med artiklarna 7 (Luftfartssäkerhet) och 8 (Luftfartsskydd) i detta avtal hålla inne, återkalla, begränsa eller ställa upp villkor för trafiktillstånd och tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens lufttrafikföretag.

Artikel 6

Tillämplig lagstiftning

1. En parts lagar och andra författningar som rör inresa i eller avresa från det egna territoriet med luftfartyg i internationell luftfart, eller som rör drift och manövrering av luftfartyg inom det territoriet, ska tillämpas på den andra partens luftfartyg och iakttas av sådana vid inresa i, avresa från och under den tid de befinner sig inom förstnämnda parts territorium.

2. En parts lufttrafikföretags passagerare, besättning och last ska vid ankomst till, avgång från och under uppehållet inom den andra partens territorium, personligen eller genom ombud, iakttas de lagar och andra författningar som gäller inom det territoriet för passagerares, besättnings och lasts ankomst och avgång med luftfartyg (t.ex. bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).

Artikel 7

Luftfartssäkerhet

1. Parterna bekräftar ännu en gång betydelsen av ett nära samarbete på området luftfartssäkerhet. Parterna ska därför delta i ytterligare samarbete, även när det gäller luftfartsverksamhet, bland annat för att möjliggöra utbyte av information som kan vara av betydelse för luftfartssäkerheten vid internationell luftfart, deltagande i varandras tillsynsverksamhet eller genomförande av gemensam tillsynsverksamhet på luftfartssäkerhetsområdet samt utveckling av gemensamma projekt och initiativ, även med tredjeländer. Detta samarbete ska utvecklas inom ramen för avtalet om civil luftfartssäkerhet mellan Europeiska gemenskapen och förbundsrepubliken Brasiliens regering, slutet i Brasília den 14 juli 2010 (nedan kallat *avtalet om luftfartssäkerhet*) avseende frågor som omfattas av det avtalet.

2. Luftvärdighetsbevis, luftfartscertifikat och licenser som har utfärdats eller godkänts av ena parten i enlighet med avtalet om luftfartssäkerhet ska av den andra parten och dess luftfartsmyndigheter erkännas som giltiga för bedrivande av lufttrafik, under förutsättning att handlingarna har utfärdats eller erkänts giltiga i enlighet med och minst i överensstämmelse med de internationella normer och den rekommenderade praxis som fastställs av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

3. Parterna eller deras behöriga luftfartsmyndigheter får när som helst begära samråd med den andra parten eller dess behöriga luftfartsmyndigheter om de säkerhetsnormer och säkerhetskrav som dessa luftfartsmyndigheter upprätthåller och tillämpar. Om den part (eller partens behöriga luftfartsmyndigheter) som begärt samrådet efter samrådet finner att den andra parten eller dess behöriga luftfartsmyndigheter inte på ett effektivt sätt upprätthåller och

tillämpar säkerhetsnormer och säkerhetskrav inom dessa områden som, såvida inget annat beslutas, är åtminstone likvärdiga de miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen, ska de underrätta den andra parten eller dess luftfartsmyndigheter om sina konstateranden och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa miniminormer. Om den andra parten eller dess behöriga luftfartsmyndigheter inte vidtar lämpliga korrigerande åtgärder inom 15 dagar, eller någon annan tidsperiod som beslutats, får den part eller de behöriga luftfartsmyndigheter som begär samråd återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd och tekniska tillstånd eller på annat sätt tillfälligt upphäva eller begränsa trafiken för lufttrafikföretag som står under den andra parten eller dess behöriga luftfartsmyndigheters tillsyn.

4. Parterna ska godta att ett luftfartyg som betjänas av den ena parten, eller på dess vägnar, medan det befinner sig inom den andra partens territorium kan bli föremål för en rampinspektion som utförs av den andra partens luftfartsmyndigheter för att kontrollera giltigheten av luftfartygets och besättningens relevanta handlingar och luftfartygets och dess utrustnings uppenbara skick, förutsatt att en sådan undersökning inte förorsakar någon orimlig försening i luftfartygets trafik.

5. Om den ena partens luftfartsmyndigheter, efter att ha genomfört en rampinspektion, finner att ett luftfartyg eller luftfartygets trafik inte uppfyller de miniminormer som gäller vid den tidpunkten och som fastställts i enlighet med konventionen eller att det råder brister i det faktiska upprätthållandet och tillämpandet av de säkerhetsnormer som gäller vid den tidpunkten och som fastställts i enlighet med konventionen, ska den partens luftfartsmyndigheter underrätta de luftfartsmyndigheter hos den andra parten som ansvarar för säkerhetstillsynen av det lufttrafikföretag som använder luftfartyget om sina konstateranden och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa miniminormer. Om rättelserna inte görs inom 15 dagar får trafiktillstånd eller tekniska tillstånd återkallas, tillfälligt upphävas eller begränsas eller trafiken för det lufttrafikföretag som betjänar luftfartyget på annat sätt tillfälligt upphävas eller begränsas. Samma beslut kan fattas om tillträde för rampinspektion nekas.

6. Alla parter ska genom sina behöriga luftfartsmyndigheter ha rätt att vidta omedelbara åtgärder, inbegripet rätt att återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd och tekniska tillstånd eller på annat sätt tillfälligt upphäva eller begränsa trafiken för den andra partens lufttrafikföretag, om de anser att det är nödvändigt med hänsyn till ett omedelbart hot mot luftfartssäkerheten. I den mån det är möjligt ska den part som vidtar sådana åtgärder sträva efter att samråda med den andra parten i förväg.

7. De åtgärder som en part eller dess behöriga luftfartsmyndighet vidtar i enlighet med punkterna 3, 5 eller 6 i denna artikel ska avbrytas så snart anledningen till att åtgärden vidtogs har upphört.

Artikel 8

Luftfartsskydd

1. Parterna bekräftar i överensstämmelse med sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt att deras skyldighet att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning utgör en integrerad del av avtalet.

2. Utan att inskränka allmängiltigheten av deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt ska parterna särskilt handla i överensstämmelse med följande avtal: konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen

för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988 samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991 liksom andra konventioner och protokoll rörande den civila luftfartens säkerhet med bindande verkan för båda parter.

3. Parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att hantera hot mot det civila luftfartsskyddet, inbegripet för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för civila luftfartyg, dess passagerare och besättning samt för flygplatser och flygnavigeringsanläggningar.

4. Parterna ska handla i enlighet med de normer för luftfartsskydd och den tillämpliga rekommenderade praxis som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). Båda parter ska ålägga dem som bedriver luftfart med luftfartyg registrerade i partens land eller som har sin huvudsakliga verksamhet eller varaktiga hemvist inom dess territorium, samt dem som driver flygplatser där, att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

5. Parterna ska se till att verkningfulla åtgärder anpassade till det ökade hotet mot den civila luftfarten vidtas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, visitera passagerare och besättning och inspektera bagage, handbagage, gods och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning. Parterna är överens om att den andra partens bestämmelser om luftfartsskydd vid utresa från och vistelse inom dess territorium måste följas. Parterna ska alltid ge en välvillig behandling av en begäran från den andra parten om särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot.

6. En part får, med full hänsyn till och respekt för båda parter suveränitet, anta skyddsåtgärder för inresa till sitt territorium; dessa ska ofördröjligen delges den andra parten. Parten ska därvid beakta de skyddsåtgärder som den andra parten redan tillämpar och de synpunkter som den andra parten lämnar. Parterna erkänner emellertid att ingenting i denna artikel begränsar respektive parts rätt att vägra luftfartyg tillträde till sitt territorium om parten bedömer att luftfartyget är ett hot mot dess säkerhet.

7. Parterna får vidta nödåtgärder, inbegripet ändringar, för att bemöta ett bestämt hot mot luftfartsskyddet. Den andra partens ansvariga myndigheter ska omedelbart underrättas om sådana åtgärder.

8. Parterna bekräftar att de vid övervägandet av skyddsåtgärder ska utvärdera eventuella negativa konsekvenser för de internationella lufttransporterna och, om det inte strider mot lagstiftningen, beakta sådana faktorer när de avgör vilka åtgärder som är nödvändiga och lämpliga för att bemöta skyddsproblemen; detta inskränker dock inte tillämpningen av omedelbara åtgärder för att säkra transportskyddet.

9. När det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för passagerare, besättning, luftfartyg, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, ska parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

10. Varje part ska vidta alla åtgärder den finner rimliga för att säkerställa att ett luftfartyg som utsätts för olaga besittningstagande eller andra olagliga handlingar och som befinner sig på marken inom dess territorium hålls kvar på marken, utom om luftfartyget måste lyfta på grund av den tvingande skyldigheten att skydda människors liv. Sådana åtgärder ska alltid, om det är praktiskt möjligt, vidtas på grundval av ömsesidigt samråd.

11. Om en part har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer bestämmelserna i denna artikel får den partens ansvariga myndigheter begära omedelbart samråd med den andra partens ansvariga myndigheter. Sådana samråd ska påbörjas inom 15 dagar från mottagandet av en sådan begäran. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom 15 dagar från samrådets startdatum får den part som begärt samrådet vidta åtgärder för att trafiktillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för den andra partens lufttrafikföretag hålls inne, återkallas, tillfälligt upphävs eller förses med villkor, i syfte att garantera efterlevnad av bestämmelserna. I nödsituationer eller för att förebygga ytterligare brott mot bestämmelserna i denna artikel kan en part vidta interimsåtgärder.

Artikel 9

Kommersiella möjligheter

Affärsverksamhet

1. Parterna är överens om att hinder för kommersiella operatörers affärsverksamhet skulle vara till förfång för de fördelar som kan uppnås med detta avtal. Parterna är därför överens om att, från och med det att detta avtal undertecknas, effektivt och ömsesidigt sträva efter att undanröja hinder för båda parter lufttrafikföretags affärsverksamhet där sådana hinder kan stå i vägen för affärer, leda till snedvridning av konkurrensen eller hindra utvecklingen av lika villkor.

2. Där hänvisningar görs till nationella lagar och författningar i samband med kommersiella möjligheter som omfattas av denna artikel ska parterna se till att dessa lagar och författningar inte utgör otillbörliga hinder för affärsverksamhet.

3. Den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med artikel 21 ska utarbeta ett förfarande för samarbete i frågor som rör affärsverksamhet och kommersiella möjligheter. Den ska också övervaka framstegen med att konkret undanröja hindren för kommersiella operatörers affärsverksamhet och regelbundet se över utvecklingen, bland annat i fråga om lagstiftning och rättsliga ändringar. Enligt artikel 21 (Gemensamma kommittén) får en part begära ett sammanträde i gemensamma kommittén för att diskutera frågor som rör tillämpningen av den här artikeln.

Företrädare för lufttrafikföretag

4. I enlighet med båda parter lagar och författningar ska båda parter trafikföretag ha rätt att fritt inrätta kontor på den andra partens territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verksamhet.

5. Båda parter lufttrafikföretag ska ha rätt att på den andra partens territorium ta in och hålla personal för ledning, försäljning och drift, teknisk personal och annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter, under förutsättning att det sker i enlighet med den andra partens lagar och förordningar om inresa, uppehåll och anställning. Båda parter ska vid behov underlätta och expediera utfärdandet av arbetstillstånd för kontorspersonal enligt detta stycke, inbegripet tillfälligt anställd personal vars verksamhet inte överskrider nittio (90) dagar, i enlighet med gällande lagar och författningar.

Marktjänster

6. a) Utan att det påverkar tillämpningen av led b nedan ska alla lufttrafikföretag ha rätt att i fråga om marktjänster på den andra partens territorium välja mellan

- i) att utföra sina egna marktjänster (*self-handling*), eller

- ii) att välja fritt bland konkurrerande leverantörer, inbegripet andra lufttrafikföretag, som tillhandahåller kompletta eller andra markttjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda parter lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

b) Rättigheterna enligt led a.i och a.ii ovan ska endast påverkas av begränsningar som föreskrivs i gällande lagar och författningar på den andra partens territorium. Om sådana begränsningar utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen markttjänst, och det i praktiken inte råder konkurrens mellan markttjänstleverantörerna, ska den berörda parten se till att alla markttjänster är tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika villkor och i tillräcklig utsträckning. Priserna för sådana tjänster ska fastställas enligt gällande, objektiva, genomsynliga och icke-diskriminerande kriterier.

Fördelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser

7. Fördelningen av tillgängliga ankomst- och avgångstider vid flygplatserna inom parternas territorier ska ske på ett oberoende, genomsynligt, icke-diskriminerande och effektivt sätt. Lufttrafikföretag ska ha rätt att bedriva trafik i enlighet med de ankomst- och avgångstider som tilldelats dem, utan att det krävs ytterligare godkännande av tidtabeller, program eller verksamhetsplaner.

Verksamhetsplaner, program och tidtabeller

8. Parterna får endast begära anmälan av verksamhetsplaner, program och tidtabeller för lufttrafikföretag inom ramen för detta avtal för informationsändamål. Om en part begär sådan anmälan ska den minimera den administrativa börda sådana anmälningskrav och anmälningsförfaranden medför för den andra partens mellanhänder och lufttrafikföretag.

Försäljning, lokala utgifter och överföring av medel

9. I enlighet med respektive parts lagar och andra författningar ska parternas lufttrafikföretag ha rätt att ägna sig åt försäljning av lufttransporter och därmed förbundna tjänster inom den andra partens territorium, direkt och/eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsombud, andra mellanhänder som utses av lufttrafikföretaget eller via andra tillgängliga kanaler. Lufttrafikföretagen ska ha rätt att sälja – och alla personer ska ha rätt att köpa – sådana transporttjänster och därmed förbundna tjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta, i enlighet med respektive parts gällande lagar och andra författningar.

10. Det ska vara tillåtet för båda parter lufttrafikföretag att betala lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, på den andra partens territorium i lokal valuta. Båda parter lufttrafikföretag får, om de så önskar, betala sådana utgifter på den andra partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokala valutabestämmelser.

11. Varje part ska ge den andra partens lufttrafikföretag rätt att konvertera lokala intäkter som överstiger lokalt utbetalda belopp till fritt konvertibel valuta och överföra dem från den andra partens territorium till sitt hemland eller, om det är förenligt med nationella valutalagar och valutaförfattningar, till andra länder som lufttrafikföretaget väljer. Konvertering och överföring ska vara tillåten utan dröjsmål och utan inskränkning eller beskattning, till den växelkurs för löpande betalningar som gäller den dag då begäran om överföring lämnas in. Konvertering och överföring av sådana intäkter ska inte medföra några administrativa avgifter eller växelavgifter utöver dem som normalt tas ut av bankerna för genomförandet av sådan konvertering och överföring. Bestämmelserna i denna artikel innebär inte att någon parts lufttrafikföretag undantas från tullar, skatter eller avgifter som de annars skulle omfattas av. I de fall där en EU-medlemsstat har ett särskilt avtal med Brasilien för att undvika

dubbelbeskattning, eller om ett särskilt avtal eller andra bestämmelser avseende beskattning av intäkter/vinst som reglerar överföringen av medel mellan den EU-medlemsstaten och Brasilien har överenskommit bilateralt, ska dessa avtal ha företräde.

Samarbetsavtal

12. Vid bedrivande eller erbjudande av tjänster enligt avtalet får båda parter lufttrafikföretag ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. överenskommelser om reserverat utrymme på luftfartyg och gemensamma flygkodsbezeichnungar, med

- (a) samma parts lufttrafikföretag,
- (b) den andra partens lufttrafikföretag,
- (c) tredjelands lufttrafikföretag, och
- (d) tillhandahållare av land- eller sjötransport, oavsett land,

under förutsättning att i) alla som deltar i det avtalet har rätt behörighet, och ii) det avtalet uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som parterna normalt tillämpar i fråga om bedrivande och erbjudande av internationell lufttransport.

Parterna kan begära att lufttrafikföretag ska anmäla avtal om samverkande marknadsföring inom ramen för detta avtal till de behöriga myndigheterna, men endast i informationssyfte.

13. När det gäller försäld passagerartransport som omfattar avtal om samverkande marknadsföring, ska köparen på försäljningsstället och under alla omständigheter före ombordstigning informeras om vilket transportföretag som kommer att stå för varje del av tjänsten.

14. När det gäller passagerartransporter ska land- och sjötransportföretagen inte omfattas av de lagar och andra författningar som styr lufttransporterna enbart av det skälet att land- och sjötransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i detta företags eget namn. Land- och sjötransportföretag ska själva kunna välja om de vill ingå samarbetsavtal. Vid beslut om vilken typ av avtal som ska ingås kan land- och sjötransportföretagen bland annat ta hänsyn till konsumentintressen och begränsningar av tekniska och ekonomiska skäl samt av utrymmes- och kapacitetsskäl.

15. Båda parter lufttrafik- och fraktföretag ska tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar välja land- och sjötransportssätt för godstransport till och från punkter inom parternas territorier eller i tredjeländer, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och andra författningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförs till något tullförfarande; detta ska gälla utan hinder av någon bestämmelse i denna överenskommelse. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas till lands eller till sjöss eller med luftfartyg, kunna presenteras vid flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får utföra sina egna land- och sjötransporter eller ingå avtal om sådana med andra land- eller sjötransportföretag, inbegripet andra lufttrafik- och flygfraktföretag. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befraftaren inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

Franchising och varumärken

16. Parternas lufttrafikföretag får tillhandahålla lufttrafik enligt detta avtal genom ett avtal om franchising eller varumärken med företag, inbegripet någondera partens eller tredjeländers lufttrafikföretag, under förutsättning att de lufttrafikföretag som tillhandahåller lufttrafiken

har den trafikrättighet för en flygrutt som krävs och uppfyller villkoren i de lagar och förordningar som parterna tillämpar på sådana avtal, särskilt villkor som kräver att namnet på det lufttrafikföretag som bedriver lufttrafiken offentliggörs.

Leasing

17. Båda parter lufttrafikföretag får, i enlighet med de berörda parternas lagar och andra författningar, ingå avtal om tillhandahållande av luftfartyg med eller utan besättning för internationell lufttransport med

- (a) den andra partens lufttrafikföretag, och
- (b) tredjelandets lufttrafikföretag, och

under förutsättning att alla som deltar i det avtalet har rätt behörighet och uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som parterna normalt tillämpar på sådana avtal. Parterna får inte begära att det lufttrafikföretag som tillhandahåller luftfartyget ska ha trafikrättigheter enligt detta avtal för de flyglinjer som luftfartyget ska trafikera. Parterna kan kräva att sådana arrangemang godkänns av deras behöriga myndigheter. Om en part kräver sådant godkännande ska den minimera den administrativa börda som uppstår för lufttrafikföretag till följd av godkännandeförfarandena.

Artikel 10

Utländska investeringar

Parterna ska tillåta den andra partens medborgare att äga och kontrollera upp till 49 % av rösträtterna i deras lufttrafikföretag.

Artikel 11

Tullar och avgifter

1. När luftfartyg som används för internationell lufttransport av ena partens lufttrafikföretag kommer till den andra partens territorium ska luftfartyget vara befriat, på ömsesidig basis, från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som a) tas ut av nationella myndigheter eller Europeiska unionen och b) inte grundas på den tillhandahållna tjänstens kostnad; detta gäller även luftfartygets sedvanliga ombord- och markutrustning, bränsle, smörjmedel, tekniskt förbrukningsmaterial, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet livsmedel, drycker och sprit, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen) och annat som är avsett för eller enbart används i samband med drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport, under förutsättning att utrustningen och förråden förvaras ombord på luftfartyget.

2. Även följande ska på ömsesidig basis vara befriat från de skatter, tullar och avgifter som anges i punkt 1, utom de avgifter som motsvarar den tillhandahållna tjänstens kostnad:

- (a) Luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

- (b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs på en parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra partens lufttrafikföretag och som används för internationell lufttransport.
- (c) Bränsle, smörjmedel och tekniskt förbrukningsmaterial som förs in i eller tillhandahålls inom en parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.
- (d) Trycksaker, inbegripet gratisreklam, i enlighet med respektive parts tullagstiftning, som införs i eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

3. Utan att det påverkar eventuella andra bestämmelser med annat innehåll, ska ingenting i detta avtal hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på flygbränsle som på icke-diskriminerande grund tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som trafikerar en luftfartstrafiksträcka mellan två punkter inom dess territorium.

4. Det får krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel ska stå under behöriga myndigheters övervakning eller kontroll.

5. Befrielse enligt denna artikel ska också gälla om den ena partens lufttrafikföretag ingår avtal med ett lufttrafikföretag, som åtnjuter sådan befrielse på den andra partens territorium, om att inom den andra partens territorium låna eller överföra utrustning eller förråd enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel.

6. Ingenting i detta avtal ska hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på lufttrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- eller påstigning är tillåten.

7. Om så behövs för att garantera överensstämmelse med bestämmelserna i punkterna 1 och 2 i denna artikel får parterna på sina lufttrafikföretags vägnar begära hjälp från den andra parten för att på de villkor som anges i denna artikel befrias från tullar, skatter och avgifter som centrala eller lokala förvaltningar eller myndigheter tar ut på de varor som avses i punkterna 1 och 2 samt från genomströmningsavgifter för bränsle eller flygbränsle, utom i den mån avgiften är baserad på kostnaden för att tillhandahålla tjänsten. Den part som får en sådan begäran ska informera förvaltningen eller myndigheten om den andra partens synpunkter, och vid behov vidta åtgärder för att se till att bestämmelserna i punkterna 1 och 2 i denna artikel tillämpas korrekt.

8. Bagage och last i direkt transitering över den ena partens territorium ska vara befriat från skatter, tullar och avgifter som inte baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad.

9. Sedvanlig ombordutrustning samt materiel och förnödenheter som normalt hålls ombord på det luftfartyg som en parts lufttrafikföretag använder, får inte lastas av på den andra partens territorium förrän det territoriets tullmyndigheter har gett sitt godkännande. I sådana fall kan myndigheterna i fråga kräva att de ställs under deras kontroll till dess att de återexporteras eller på annat sätt avlägsnas i enlighet med tullbestämmelserna.

10. Föreskrifterna i detta avtal ska inte påverka området mervärdesskatt, utom när det gäller sådan skatt på import. Bestämmelserna i befintliga avtal som är i kraft mellan en medlemsstat och Brasilien för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital ändras inte genom detta avtal.

Artikel 12

Brukaravgifter

1. Brukaravgifter som behöriga myndigheter och organ i den ena parten får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag ska vara rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande. Villkoren för eventuella avgifter för den andra partens lufttrafikföretag ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något lufttrafikföretag vid den tidpunkt avgifterna fastställs.

2. De brukaravgifter som behöriga myndigheter eller organ tar ut av den andra partens lufttrafikföretag ska vara genomsynliga och får inte överstiga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplats, flygplatsmiljö, flygnavigering och luftfartsskydd vid flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Avgiften kan inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval.

3. Parterna ska främja samråd mellan de behöriga myndigheterna eller organen på deras territorium och de lufttrafikföretag som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna. Båda parter ska uppmuntra de behöriga myndigheter eller organ på deras respektive territorium som tar ut avgifterna och de berörda lufttrafikföretagen att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel. De behöriga myndigheter som tar ut avgifterna ska i skälig tid i förväg underrätta brukarna om varje förslag till ändring av avgifterna, så att de får möjlighet att yttra sig och komma med synpunkter innan någon ändringar görs.

Artikel 13

Priser

1. Parterna ska tillåta att priserna sätts fritt av lufttrafikföretagen grundat på fri och rättvis konkurrens.

2. Parterna får, på icke-diskriminerande grunder, begära anmälan till sina luftfartsmyndigheter av priser för trafik tjänster som endera partens lufttrafikföretag erbjuder från respektive parts territorium, förutsatt att det sker på grundval av förenklade förfaranden och endast i informationssyfte. En sådan anmälan från lufttrafikföretagen får inte krävas innan det ursprungliga priserbjudandet har gjorts.

3. Parternas luftfartsmyndigheter kan anordna diskussioner om bland annat kraven och förfarandena för anmälan av priser samt av orättvisa, orimliga eller diskriminerande priser.

Artikel 14

Statistik

1. Parternas luftfartsmyndigheter kan av den andra partens luftfartsmyndigheter begära tillgänglig statistik om den trafik och de tjänster som genomförts inom ramen för detta avtal, i enlighet med nationell lagstiftning och på icke-diskriminerande grunder.

2. Parterna ska samarbeta inom ramen för gemensamma kommittén för att underlätta utbytet av statistisk information parterna emellan i syfte att övervaka lufttrafikens utveckling.

Artikel 15

Konkurrensramar

1. Vardera parten ska bevilja rättvisa och lika möjligheter för båda parter lufttrafikföretag att konkurrera om den lufttransport som omfattas av detta avtal. Parternas respektive konkurrenslagstiftning, med de ändringar som genomförs under tidens lopp, ska gälla för lufttrafikföretagens verksamhet inom respektive parts behörighetsområde. Konkurrenslagstiftningens förenlighet och konvergens är ett gemensamt mål för parterna, och dessa ska där så är lämpligt och på ett adekvat sätt samarbeta vid tillämpningen av konkurrenslagstiftningen.

2. Parterna bekräftar att fri och icke snedvriden konkurrens är av vikt för de syften som avses i detta avtal och noterar att korrekt och effektiv tillämpning av konkurrenslagstiftningen bidrar till att bestämmelserna om lufttrafiktjänster mellan parterna fungerar väl. Parterna erkänner att samarbete och samordning mellan parternas konkurrensmyndigheter bidrar till att främja konkurrensen och effektivt lösa konkurrensproblem samt till att minska risken för och effekterna av skillnader i tillämpningen av respektive parts konkurrenslagstiftning.

3. Parterna ska se till att flygplatser, luftvägar, flygkontroll- och flygtrafiktjänster, luftfartsskydd och andra därmed förknippade anläggningar och tjänster som tillhandahålls på deras territorium står till den andra partens lufttrafikföretags förfogande på icke-diskriminerande grund.

4. Parterna inser att statliga subventioner och stöd kan inskränka lufttrafikföretagens möjligheter att på rättvisa och lika villkor konkurrera om den internationella lufttransport som omfattas av detta avtal. Detta kan exempelvis avse kapitaltillskott, korssubventionering, stöd, garantier, skatteförmåner eller skattefrihet, skydd mot konkurs eller försäkring som tillhandahålls av ett statligt organ.

5. Om en part anser att dess lufttrafikföretag utsätts för diskriminering eller oskälig praxis från den andra partens sida, eller att subventioner eller stöd som övervägs eller tillhandahålls av den andra parten skulle ha eller har negativ inverkan på de egna lufttrafikföretagens rättvisa och likvärdiga möjligheter att konkurrera utan snedvridning kan parten delge den andra parten sina synpunkter. Parten får dessutom begära sammanträde i gemensamma kommittén enligt artikel 21 (Gemensamma kommittén) för samråd om frågan.

6. Om en part efter samråd i Gemensamma kommittén anser att de omständigheter som avses i punkt 5 kvarstår och sannolikt kan leda till irreparabla skador för dess lufttrafikföretag får den vidta åtgärder i enlighet med de förfaranden och kriterier som fastställts av den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med artikel 21 (Gemensamma kommittén). Alla sådana åtgärder ska vara relevanta, proportionerliga och begränsade i omfattning och varaktighet till vad som är absolut nödvändigt. De ska endast rikta sig till det eller de lufttrafikföretag som gynnas av förhållandena i punkt 5 och ska inte påverka en parts rätt att vidta åtgärder enligt artikel 22 (Tvistlösning).

7. I samband med det samråd som avses i punkterna 5 och 6 ovan ska parterna

- (a) samordna sina insatser med de berörda myndigheterna,
- (b) överväga alternativa lösningar som också kan bidra till att verksamheten utövas i enlighet med allmän konkurrens- och konsumentlagstiftning och
- (c) beakta den andra partens synpunkter och skyldigheter enligt andra internationella avtal.

8. Utan hinder av det som sägs i punkterna 1–7 ovan ska inget i denna artikel begränsa behörigheten för någondera parts konkurrensmyndigheter, och alla frågor som rör tillämpningen av konkurrenslagstiftningen ska vara dessa myndigheters exklusiva behörighet.

Artikel 16

Miljö

1. Parterna stöder behovet av att skydda miljön genom att främja en hållbar utveckling av luftfarten. Parterna har för avsikt att samarbeta för att identifiera frågor som rör den internationella luftfartens inverkan på miljön.

2. Parterna bekräftar vikten av att arbeta tillsammans, beakta och minimera luftfartens effekter på miljön, och att säkerställa att eventuella åtgärder är fullt förenliga med målen i detta avtal.

3. Parterna stöder och ska uppmuntra informationsutbyte och regelbunden dialog mellan experter för att främja samarbetet kring den internationella luftfartens miljöpåverkan, och bland annat satsa på

- (a) forskning och utveckling avseende miljövänlig luftfartsteknik,
- (b) innovation inom flygledningstjänsten i syfte att minska luftfartens miljöpåverkan,
- (c) forskning och utveckling kring förnybara flygbränslen,
- (d) utbyte av synpunkter på frågor kring den internationella luftfartens miljöeffekter, och
- (e) åtgärder för att övervaka och minska buller i syfte att begränsa luftfartens hälso- och miljöeffekter.

4. Parterna ska också, i överensstämmelse med sina multilaterala miljömässiga rättigheter och skyldigheter, förbättra samarbetet (även på det ekonomiska och tekniska planet) för att minska den internationella luftfartens växthusgasutsläpp.

5. Ingenting i detta avtal ska hindra en parts behöriga myndigheter från att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra eller på annat sätt åtgärda miljökonsekvenser av luftfarten, förutsatt att åtgärderna överensstämmer med deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell lag.

Artikel 17

Flygtrafikledning

Parterna ska samarbeta för att konkret lösa frågor som rör säkerhetskontroll och politiska frågor i samband med flygtrafikledning, i syfte att göra luftfarten så effektiv som möjligt på alla punkter, minska kostnaderna och förbättra säkerhet och kapacitet i befintliga system. Parterna ska uppmuntra sina civila luftfartsmyndigheter och leverantörer av flygtrafiktjänster att fortsätta att samarbeta om lagstiftningsfrågor och interoperabilitet för att ytterligare integrera båda sidors system i den mån det är möjligt, för att minska luftfartens inverkan på miljön och i lämpliga fall utbyta information.

Artikel 18

Konsumentskyddssystem

1. Parterna bekräftar behovet av att skydda konsumenternas intressen.

2. Parterna erkänner vikten av att främja samarbete på detta område och undvika införandet av oförenliga krav på lufttrafikföretagen. I detta syfte ska parterna inom ramen för den gemensamma kommittén samråda med varandra om framtida utveckling och lagstiftningsförslag på detta område.

Artikel 19

Arbetsrättsliga frågor

1. Parterna bekräftar betydelsen av att beakta detta avtals effekter på arbetsmarknads-, sysselsättnings- och arbetsvillkoren. Parterna åtar sig att inom ramen för detta avtal samarbeta i arbetsmarknadsfrågor.

2. Parterna erkänner vikten av de fördelar som uppstår när betydande ekonomiska vinster från öppna och konkurrensutsatta marknader kombineras med stränga arbetsrättsliga normer. Parterna ska genomföra bestämmelserna i avtalet på ett sätt som bidrar till stränga arbetsrättsliga normer, oberoende av de berörda företagens ägandeförhållanden och art, och se till att de rättigheter och principer som föreskrivs i respektive parts lagstiftning inte undermineras.

3. Varje part kan begära att den gemensamma kommittén sammanträder för att ta upp arbetsrättsliga frågor som den berörda parten anser vara av betydelse.

Artikel 20

Datoriserade bokningssystem

1. Den som säljer datoriserade bokningssystem och bedriver verksamhet på den ena partens territorium ska ha rätt att ta in sina system till den andra partens territorium, att upprätthålla dem där och att göra dem fritt tillgängliga för resebyråer och reseföretag vars huvudsakliga verksamhet är distribution av reserelaterade produkter inom den andra partens territorium; detta gäller dock bara om systemen uppfyller kraven i den andra partens lagstiftning.

2. En part får inom sitt territorium inte ställa högre krav eller medge att högre krav ställs på den andra partens än dess egna försäljare av datoriserade bokningssystem i fråga om systempresentation (inbegripet redigerings- och presentationsparametrar), drift, rutiner, försäljning eller ägande.

3. Ägare och operatörer av datoriserade bokningssystem från den ena parten som uppfyller relevanta krav i den andra partens lagstiftning ska ha samma möjligheter att äga datoriserade bokningssystem inom den andra partens territorium som den partens ägare och operatörer.

Artikel 21

Gemensamma kommittén

1. En gemensam kommitté, bestående av företrädare för båda parter, ska ansvara för övervakningen av förvaltningen av det här avtalet och se till att det genomförs på ett riktigt sätt. Den gemensamma kommittén ska sammanträda i mån av behov och minst en gång om året. Vardera parten får begära att det kallas till sammanträde.

2. Den gemensamma kommittén ska själv fastställa sin arbetsordning.

3. Gemensamma kommittén ska fungera och fatta beslut på grundval av konsensus.

4. En part får begära att den gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. Sammanträdet ska hållas så snart som

möjligt, dock, om inget annat överenskomms mellan parterna, senast två månader efter det att begäran togs emot.

5. Den gemensamma kommittén ska lägga fram rekommendationer och fatta beslut där så uttryckligen anges i detta avtal och ska i synnerhet fastställa de förfaranden och kriterier som avses i artikel 15.6 (Konkurrensramar).

6. Den gemensamma kommittén ska också utveckla samarbete, bland annat genom att

- (a) se över marknadsvillkor som påverkar luftfarten enligt detta avtal,
- (b) ta upp och i möjligaste mån konkret lösa affärsrelaterade frågor som exempelvis kan hindra marknadstillträde eller en smidig hantering av tjänster inom ramen för detta avtal, i syfte att garantera lika konkurrensvillkor, lagstiftningskonvergens och en minimal administrativ börda i samband med lufttrafiktjänster,
- (c) utbyta information, inbegripet rådgivning om ändringar i nationella lagar och politiska inriktningar, som kan påverka lufttrafiken inom ramen för detta avtal,
- (d) främja utbyte på expertnivå om ny lagstiftning eller lagstiftningsmässiga initiativ och utvecklingar i frågor som omfattas av avtalet, exempelvis miljön och konsumentskydd, i syfte att i möjligaste mån uppnå förenlighet mellan olika tillvägagångssätt,
- (e) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet,
- (f) diskutera frågor avseende ägande, investeringar och kontroll,
- (g) utveckla samarbete på lagstiftningsområdet och åtaganden att uppnå ömsesidigt erkännande av och konvergens mellan regler och åtgärder,
- (h) när så är lämpligt uppmuntra till samråd om luftfartsfrågor som tas upp i internationella organisationer och i förbindelserna med tredjeländer i multilaterala arrangemang, inklusive överväganden om man ska inta en gemensam hållning, och
- (i) underlätta utbytet av statistiska uppgifter mellan dessa i syfte att övervaka utvecklingen av lufttrafiktjänster inom ramen för detta avtal.

7. Om en part utvecklar eller genomför luftfartspolitiska åtgärder eller andra åtgärder som kan ha betydande inverkan på luftfarten ska den analysera de eventuella effekter dessa åtgärder kan ha på de rättigheter som omfattas av detta avtal. Parterna kan begära att den gemensamma kommittén sammanträder för att diskutera de eventuella följderna av luftfartspolitiska åtgärder eller andra åtgärder som kan ha betydande inverkan på luftfarten, och rekommenderar lämpliga åtgärder som parterna kan vidta avseende de rättigheter som omfattas av detta avtal. Om sådana åtgärder har negativa effekter ska den gemensamma kommittén inom ramen för sin behörighet vidta lämpliga åtgärder för att minimera dessa skadliga verkningar.

8. Detta avtal ska inte hindra samarbete och diskussioner mellan parternas behöriga myndigheter utanför den gemensamma kommittén, ej heller inom områdena luftfartsskydd, luftfartssäkerhet, miljö, flygledning, luftfartsinfrastruktur, konkurrens och konsumentskydd.

Parterna ska informera den gemensamma kommittén om resultaten av sådant samarbete och om diskussioner som kan påverka genomförandet av detta avtal.

Artikel 22

Tvistlösning

Om en tvist om tillämpningen eller tolkningen av detta avtal inte kan lösas av gemensamma kommittén, kan den lösas på diplomatisk väg eller, om den kvarstår, genom överenskommelser mellan parterna hänskjutas till en person eller ett organ för beslut (medling); detta gäller dock inte frågor som gäller artikel 15. Om parterna inte kan komma överens om detta ska tvisten på en parts begäran hänskjutas till skiljeförfarande i enlighet med förfaranden som parterna ska komma överens om.

Artikel 23

Förhållande till andra överenskommelser

1. Efter ikraftträdandet enligt artikel 27 i detta avtal ska detta avtal ha företräde framför gällande bestämmelser i bilaterala överenskommelser som förtecknas i avsnitt 1 i bilaga II, utom i den utsträckning som anges i avsnitt 2 i bilaga II.

2. Om parterna blir parter i ett multilateralt avtal som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, eller godkänner ett av Internationella civila luftfartsorganisationen eller någon annan internationell organisation antaget beslut som behandlar sådana frågor, ska de samråda i den gemensamma kommittén för att avgöra huruvida det här avtalet bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

Artikel 24

Ändring

Ändringar av detta avtal kan överenskommas mellan parterna i enlighet med samråd som hålls i överensstämmelse med artikel 21 (Gemensamma kommittén) i detta avtal. Ändringarna ska träda i kraft i enlighet med de bestämmelser som anges i artikel 27 (Ikraftträdande).

Artikel 25

Uppsägning

Endera parten får, när som helst, skriftligen via diplomatiska kanaler tillkännage för den andra parten sitt beslut att säga upp avtalet. Underrättelsen ska samtidigt skickas till Internationella civila luftfartsorganisationen. Avtalet ska upphöra att gälla vid midnatt GMT vid utgången av den IATA-trafiksäsong som löper ett år efter dagen för underrättelsen, såvida inte uppsägningen återkallas genom överenskommelse mellan parterna före utgången av denna period.

Artikel 26

Registrering av avtalet

Detta avtal och alla ändringar av avtalet ska så snart de trätt i kraft registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen och Förenta nationernas sekretariat i enlighet med artikel 102 i Förenta nationernas stadgar.

Artikel 27

Ikraftträdande

Detta avtal och alla eventuella ändringar träder i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla erforderliga förfaranden för avtalets ikraftträdande har slutförts. I denna utväxling ska Brasilien tillställa Europeiska unionen den diplomatiska noten till Europeiska unionen och dess medlemsstater, och Europeiska unionen ska tillställa Brasilien de diplomatiska noterna från Europeiska unionen och dess medlemsstater. Den eller de diplomatiska noterna från Europeiska unionen och dess medlemsstater ska innehålla meddelanden från varje medlemsstat, som bekräftar att respektive medlemsstats förfaranden som erfordras för ikraftträdande av detta avtal har slutförts.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

UPPRÄTTAT i, i två exemplar, den 20 ..., på bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, italienska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska och ungerska, vilka alla texter är lika giltiga.

för Förbundsrepubliken Brasilien:

För Europeiska unionen

För Österrike

För Belgien

För Bulgarien

Etc.

BILAGA I

FLYGRUTTER

1. För att uppnå de mål som anges i artikel 2.1 c och avsnitt 2 i bilaga II i detta avtal ska varje part tillåta att den andra partens lufttrafikföretag tillhandahåller trafik på de flygrutter som anges nedan:

(a) För EU-lufttrafikföretag:

Framförliggande punkter – punkter i och inom Europeiska unionen och dess medlemsstater – mellanliggande punkter – punkter i Brasilien – efterföljande punkter

(b) För lufttrafikföretag från Brasilien:

Framförliggande punkter – punkter i Brasilien – mellanliggande punkter – punkter i och inom Europeiska unionen och dess medlemsstater – efterföljande punkter

TRAFIKRÄTTIGHETER

2. Parterna ska bevilja den andra partens lufttrafikföretag följande trafikrättigheter på de angivna sträckorna:

Kombinerade reguljära och icke-reguljära tjänster:

- För lufttrafikföretag från Brasilien: rätt att tillhandahålla internationell transport mellan punkter i Brasilien och punkter i Europeiska unionen och dess medlemsstater
- För EU-lufttrafikföretag: rätt att tillhandahålla internationell transport mellan punkter i Europeiska unionen och dess medlemsstater och punkter i Brasilien

Inget i detta stycke ska anses ge brasilianska lufttrafikföretag rätt att inom en medlemsstat ta ombord passagerare, bagage, gods och/eller post mot ersättning med en annan punkt inom en annan medlemsstats territorium som destination.

Rena frakttjänster:

- För lufttrafikföretag från Brasilien: rätt att tillhandahålla internationell transport mellan punkter i Brasilien och punkter i Europeiska unionen och dess medlemsstater med obegränsade trafikrättigheter via mellanliggande punkter och/eller till bortomliggande punkter (femte frihetsrättigheter)
- För EU-lufttrafikföretag: rätt att tillhandahålla internationell transport mellan punkter i Europeiska unionen och dess medlemsstater och punkter i Brasilien med obegränsade trafikrättigheter via mellanliggande punkter och/eller till bortomliggande punkter (femte frihetsrättigheter)

När parternas lufttrafikföretag tillhandahåller rena frakttjänster får de avstå från landning på någon av ovan angivna punkter förutsatt att den överenskomna trafiken på sträckan börjar eller slutar på deras respektive territorium.

OPERATIV FLEXIBILITET

3. Båda parter lufttrafikföretag får på de angivna sträckorna
- (a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,
 - (b) kombinera olika linjenummer inom ramen för en och samma verksamhet med luftfartyg,
 - (c) trafikera mellanliggande och bortomliggande punkter enligt punkterna 1 och 2 i den här bilagan och inom ramen för avtal om samverkande marknadsföring i enlighet med artikel 9.9 i detta avtal, samt punkter inom de avtalsslutande parternas territorium, oavsett kombination och ordningsföljd,
 - (d) avstå från att landa på en eller flera punkter,
 - (e) överföra trafik mellan sina luftfartyg på en eller flera punkter (*change of gauge*),
 - (f) göra uppehåll på punkter inom eller utanför parternas territorium,
 - (g) medföra passagerare eller gods i transit genom den andra partens territorium,
 - (h) kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg,
 - (i) trafikera fler än en punkt på samma flyglinje (*co-terminalisation*)

utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar, och utan inskränkning av den trafikerätt som följer av detta avtal, förutsatt att trafiken börjar eller slutar på deras respektive territorium.

4. Varje part ska låta varje enskilt lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. I överensstämmelse med denna rättighet får ingendera part ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens lufttrafikföretag använder.

BILAGA II

BILATERALA LUFTFARTSAVTAL

Avsnitt 1

I enlighet med artikel 23 i detta avtal ska detta avtal ha företräde framför gällande bestämmelser i följande bilaterala avtal mellan Brasilien och medlemsstaterna:

- (a) Luftfartsavtal eller andra överenskommelser mellan Förbundsrepubliken Brasilien och medlemsstaterna i Europeiska unionen, även i ändrad lydelse, som är i kraft eller gäller den dag det här avtalet undertecknas:
 - Luftfartsavtal mellan Förbundsrepubliken Tyskland och Förbundsrepubliken Brasilien om regelbunden lufttrafik, undertecknat i Rio de Janeiro den 29 augusti 1957.
 - Avtal mellan Republiken Österrikes regering och Förbundsrepubliken Brasilien regering om luftfart, undertecknat i Wien den 16 juli 1993.
 - Avtal mellan Konungariket Danmarks regering och Förbundsrepubliken Brasiliens regering om luftfart, undertecknat i Rio de Janeiro den 18 mars 1969.
 - Avtal mellan Spaniens regering och Brasiliens regering om luftfart, undertecknat i Rio de Janeiro den 28 november 1949.
 - Luftfartsavtal mellan Republiken Frankrike och Förbundsrepubliken Brasilien, undertecknat i Paris den 29 oktober 1965.
 - Luftfartsavtal mellan Republiken Ungerns regering och Förbundsrepubliken Brasiliens regering, undertecknat i Brasilia den 3 april 1997.
 - Avtal mellan Italien och Förbundsrepubliken Brasilien om regelbunden lufttrafik, undertecknat i Rom den 23 januari 1951.
 - Luftfartsavtal mellan Konungariket Nederländernas regering och Förbundsrepubliken Brasiliens regering, undertecknat i Brasilia den 6 juli 1976.
 - Luftfartsavtal mellan Republiken Portugal och Förbundsrepubliken Brasilien, undertecknat i Lissabon den 11 november 2002.
 - Avtal mellan Konungariket Sveriges regering och Förbundsrepubliken Brasiliens regering om luftfart, undertecknat i Rio de Janeiro den 18 mars 1969.
 - Avtal om lufttrafik mellan Brasiliens regering och Förenade kungarikets Storbritannien och Nordirland regering, undertecknat i Rio de Janeiro den 31 oktober 1946.

- (b) Luftfartsavtal eller andra överenskommelser mellan Förbundsrepubliken Brasilien och medlemsstater i Europeiska unionen, även i ändrad lydelse, som har undertecknats men ännu inte trätt i kraft den dag det här avtalet undertecknas:
 - Avtal mellan Konungariket Belgiens regering och Förbundsrepubliken Brasiliens regering om luftfart, undertecknat i Bryssel den 4 oktober 2009.
 - Luftfartsavtal mellan Republiken Polens regering och Förbundsrepubliken Brasiliens regering, undertecknat i Rio de Janeiro den 13 mars 2000.

Avsnitt 2

Utan hinder av avsnitt 1 i denna bilaga kan befintliga och nya rättigheter, även avseende trafik till mellanliggande och bortomliggande punkter och mer gynnsamma bestämmelser och villkor enligt ovan nämnda bilaterala avtal eller andra arrangemang mellan Brasilien och EU:s medlemsstater som inte omfattas av, eller är mer fördelaktiga än, detta avtal utövas och överenskommas, förutsatt att ingen diskriminering förekommer mellan Europeiska unionens lufttrafikföretag på grundval av deras nationalitet.

Avsnitt 3

Ifråga om de områden som inte omfattas av definitionen *territorium* i artikel 1 (Definitioner) i detta avtal, ska de bilaterala avtalen mellan Brasilien och Konungariket Danmark, Republiken Frankrike, Konungariket Nederländerna respektive Förenade kungariket Storbritannien och Nordirland som anges i avsnitt 1 fortsätta att gälla med de villkor som är fastställda i dem.