



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 6.5.2011  
KOM(2011) 252 endgültig

2011/0109 (NLE)

Vorschlag für

**BESCHLUSS DES RATES**

**über den Abschluss des Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Föderativen Republik Brasilien andererseits**

## BEGRÜNDUNG

### 1. Kontext des Vorschlags

- Gründe und Ziele des Vorschlags

Das Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Föderativen Republik Brasilien (nachstehend: „Brasilien“ andererseits wurde von der Kommission ausgehandelt, nachdem sie vom Rat im Oktober 2010 dazu ermächtigt worden war. Luftverkehrsdienste zwischen der EU und Brasilien werden derzeit auf der Grundlage bilateraler Abkommen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und Brasilien betrieben. Im Rahmen der Luftfahrtaußenpolitik der EU ist es vorgesehen, umfassende Luftverkehrsabkommen mit wichtigen Partnern auszuhandeln, bei denen der Mehrwert und wirtschaftliche Nutzen solcher Abkommen außer Frage steht. Die Ziele des Abkommens sind:

- schrittweise Marktöffnung hinsichtlich Streckenzugang und Kapazität auf gegenseitiger Grundlage,
- Förderung von Luftverkehrsdiensten auf der Grundlage eines Wettbewerbs zwischen den Luftfahrtunternehmen mit einem Mindestmaß an staatlichen Eingriffen und staatlicher Regulierung,
- Diskriminierungsfreiheit und einheitliche Rahmenbedingungen für die Wirtschaftsbeteiligten,
- Förderung der Regulierungszusammenarbeit und sowie - soweit praktisch möglich - einer Vereinheitlichung von Regelungen und Konzepten.

- **Allgemeiner Kontext**

In den Verhandlungsdirektiven wurde als allgemeines Ziel die Aushandlung eines umfassenden Luftverkehrsabkommens festgelegt, das darauf ausgerichtet ist, den Marktzugang schrittweise und auf Gegenseitigkeitsbasis zu öffnen und Konvergenz im Regelungsbereich zu gewährleisten.

In Einklang mit den Verhandlungsdirektiven wurde der Entwurf eines Abkommens mit Brasilien von beiden Seiten am 17. März 2011 paraphiert.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Die Bestimmungen des Abkommens gehen den einschlägigen Bestimmungen bestehender bilateraler Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Brasilien vor.

- **Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union**

Der Abschluss eines umfassenden Luftverkehrsabkommens mit Brasilien ist für die EU ein wichtiges Element bei der Entwicklung ihrer Luftfahrtaußenpolitik, wie in der Mitteilung der Kommission KOM(2005) 79 endg. zur Weiterentwicklung der Luftfahrtaußenpolitik der Gemeinschaft vorgesehen.

### 2. Anhörung von interessierten Kreisen und Folgenabschätzung

Gemäß Artikel 218 Absatz 4 AEUV hat die Kommission die Verhandlungen in

Abstimmung mit einem Sonderausschuss geführt.

Sie konsultierte außerdem die interessierten Kreise während des gesamten Prozesses.

- **Anhörung von interessierten Kreisen**

*Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten*

Die Kommission führte Konsultationen mit den interessierten Kreisen, insbesondere über das beratende Forum mit Vertretern der Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und Gewerkschaften.

*Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung*

Sämtliche Bemerkungen der interessierten Kreise wurden bei der Ausarbeitung der Verhandlungsposition der Union gebührend berücksichtigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

- **Folgenabschätzung**

Das Abkommen gewährleistet die schrittweise Öffnung des Luftverkehrsmarktes EU-Brasilien. Ein für die Kommission 2009 erstellter Bericht eines Beratungsunternehmens enthält die Schätzung, dass ein umfassendes Luftverkehrsabkommen EU-Brasilien im ersten Jahr der effektiven Marktöffnung zu einem Zuwachs von bis zu 460 000 Fluggästen und Verbrauchervorteilen im Umfang von bis zu 460 Mio. EUR führen würde. Das Abkommen EU-Brasilien dürfte sich positiv auf die Beschäftigung auswirken und diese mehrere Jahre hindurch ankurbeln. Es wird erwartet, dass durch die Liberalisierung 980 Arbeitsplätze direkt und indirekt entstehen werden (bzw. mindestens 870 und höchstens 1360 Arbeitsplätze).

Der Bericht wurde den Mitgliedstaaten und den beteiligten Kreisen über die CIRCA-Datenbank zur Verfügung gestellt.

Durch das Abkommen wird ein Gemischter Ausschuss eingerichtet, der für die Prüfung der Anwendung des Abkommens und seiner Auswirkungen zuständig sein wird.

### 3. **Rechtliche Aspekte des Vorschlags**

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Das Abkommen umfasst einen Hauptteil, der die Hauptgrundsätze enthält, und zwei Anhänge: Anhang I über Streckenführung, Verkehrsrechte und Betriebsflexibilitäten, und Anhang II über bilaterale Luftverkehrsabkommen.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt.

Die Bestimmungen des Abkommens gehen den einschlägigen Bestimmungen bestehender bilateraler Abkommen mit einzelnen Mitgliedstaaten vor. Das Abkommen schafft unmittelbar für alle Luftfahrtunternehmen der Union gleiche und einheitliche Bedingungen für den Marktzugang und legt einen neuen Rahmen für die Regulierungszusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und Brasilien in Bereichen von zentraler Bedeutung für einen sicheren und effizienten Betrieb der Luftverkehrsdienste fest. Diese Regelungen können nur auf Ebene der Union umgesetzt werden, da sie eine Reihe von Bereichen in ausschließlicher Zuständigkeit der Union betreffen.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Das Abkommen ermöglicht die gleichzeitige Ausweitung seiner Bestimmungen auf die 27 Mitgliedstaaten, die diskriminierungsfreie Anwendung der gleichen Vorschriften und den Zugang zu Vorteilen für alle Luftfahrtunternehmen der Union ohne Ansehen ihrer Staatszugehörigkeit. Diese Unternehmen können ihren Betrieb dann von jedem Punkt in der Europäischen Union nach jedem Ort in Brasilien frei durchführen, was bislang nicht der Fall ist.

Die Beseitigung aller Beschränkungen für den Marktzugang zwischen der EU und Brasilien wird nicht nur neue Marktteilnehmer anziehen und Möglichkeiten zum Anfliegen unzureichend bedienter Flughäfen schaffen, sondern auch Konsolidierungen zwischen EU-Luftfahrtunternehmen erleichtern.

Das Abkommen ermöglicht es allen EU-Luftfahrtunternehmen, kommerzielle Chancen wahrzunehmen, etwa die Möglichkeit, Preise frei festzusetzen. Ein weiteres Ziel des Mandats ist die Schaffung einheitlicher Rahmenbedingungen für alle Luftfahrtunternehmen der EU und Brasiliens – dies erfordert eine starke Regulierungszusammenarbeit, die nur auf Ebene der Union geleistet werden kann. Schließlich war ein wesentliches Ziel des Mandats die Schaffung eines Rahmens für die Erörterung und Beseitigung von Hemmnissen, die es Luftfahrtunternehmen der EU in Brasilien erschweren, „ihre Geschäftstätigkeit durchzuführen“. Bei der Lösung dieser Probleme haben Initiativen der Union mehr Gewicht als nationale Initiativen.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip in Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Es wird ein Gemischter Ausschuss eingerichtet, um Fragen der Anwendung des Abkommens erörtern zu können. Der Gemischte Ausschuss wird den Austausch von Sachverständigen bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich Gesetzgebung und Regulierung unterstützen und potenzielle Bereiche für eine Weiterentwicklung des

Abkommens untersuchen. Dem Gemischten Ausschuss gehören Vertreter der Kommission und der Mitgliedstaaten an.

Die Mitgliedstaaten werden weiterhin die traditionellen Verwaltungsaufgaben erfüllen, die ihnen im internationalen Luftverkehr zufallen, jedoch nach einheitlich angewendeten gemeinsamen Regeln.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: völkerrechtliches Abkommen

Andere Instrumente wären aus folgendem Grund nicht angemessen:

Die Luftfahrtaußenbeziehungen können allein durch internationale Übereinkünfte geregelt werden.

#### **4. Auswirkungen auf den Haushalt**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt der Union.

Vorschlag für

**BESCHLUSS DES RATES**

**über den Abschluss des Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Föderativen Republik Brasilien andererseits**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat im Namen der Union und der Mitgliedstaaten ein Luftverkehrsabkommen mit der Föderativen Republik Brasilien (ausgehandelt (nachstehend „das Abkommen“).
- (2) Gemäß dem Beschluss 2011/xxx des Rates vom (...) wurde das Abkommen am (...) unterzeichnet.
- (3) Ferner müssen geeignete Verfahrensregeln für die Koordinierung zwischen und die Vertretung der Union und der Mitgliedstaaten in dem laut Artikel 21 des Abkommens eingesetzten Gemischten Ausschuss getroffen werden.
- (4) Das Abkommen sollte geschlossen werden –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*  
*Abschluss*

1. Das Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Föderativen Republik Brasilien andererseits wird geschlossen. Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigelegt.
2. Der Präsident des Rates bestellt die Person, die befugt ist, im Namen der Europäischen Union die in Artikel 27 des Abkommens vorgesehenen Notifizierungen vorzunehmen, mit denen die Europäische Union ihrer Zustimmung zur Bindung durch dieses Abkommen Ausdruck verleiht.

*Artikel 2*  
*Gemischter Ausschuss*

1. Dem nach Artikel 21 des Abkommens eingesetzten Gemischten Ausschuss gehören Vertreter der Europäischen Union und der Mitgliedstaaten an.
2. Die Europäische Union wird in dem Gemischten Ausschuss durch die Kommission vertreten.
3. Der von der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten im Gemischten Ausschuss einzunehmende Standpunkt bezüglich Angelegenheiten, die in die ausschließliche Zuständigkeit der EU fallen und nicht den Erlass eines Beschlusses mit Rechtswirkung erfordern, wird von der Kommission festgelegt und dem Rat und den Mitgliedstaaten im Voraus übermittelt.
4. Bei Beschlüssen des Gemischten Ausschusses bezüglich Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der EU fallen, wird der von der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einzunehmende Standpunkt vom Rat festgelegt, der mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission entscheidet, sofern die in den EU-Verträgen festgelegten Abstimmungsverfahren nichts anderes vorsehen.
5. Bei Beschlüssen des Gemischten Ausschusses bezüglich Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen, wird der von der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einzunehmende Standpunkt einstimmig vom Rat auf Vorschlag der Kommission oder auf Vorschlag von Mitgliedstaaten festgelegt, sofern nicht ein Mitgliedstaat dem Generalsekretariat des Rates innerhalb eines Monats nach Festlegung dieses Standpunkts mitgeteilt hat, dass er dem vom Gemischten Ausschuss erlassenen Beschluss nur mit Zustimmung seiner Legislative zustimmen kann.

*Artikel 3*  
*Streitbeilegung*

1. Die Kommission vertritt die Union bei Streitbeilegungsverfahren gemäß Artikel 22 des Abkommens.
2. Alle sonstigen angemessenen Maßnahmen nach Artikel 22 des Abkommens in Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Union fallen, werden von der Kommission beschlossen, und zwar in Abstimmung mit einem Sonderausschuss aus vom Rat ernannten Vertretern der Mitgliedstaaten.

*Artikel 4*  
*Unterrichtung der Kommission*

1. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission im Voraus über ihre Absicht, nach Artikel 5 des Abkommens eine Genehmigung zugunsten eines Luftfahrtunternehmens der Föderativen Republik Brasilien zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder zu beschränken.
2. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen nach Artikel 7 (Flugsicherheit) des Abkommens, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind.

3. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen nach Artikel 8 (Luftsicherheit) des Abkommens, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind.

*Artikel 5  
Inkrafttreten*

Dieser Beschluss tritt am Tag seines Erlasses in Kraft. Er wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident  
[...]*



**ANHANG**  
**ABKOMMEN ÜBER DEN LUFTVERKEHR**  
**ZWISCHEN**  
**DER FÖDERATIVEN REPUBLIK BRASILIEN**  
**UND**  
**DER EUROPÄISCHEN UNION UND IHREN MITGLIEDSTAATEN**

## Inhaltsverzeichnis

- Präambel
- 1. Begriffsbestimmungen
- 2. Gewährung von Rechten
- 3. Genehmigungen
- 4. Gegenseitige Anerkennung der Regulierungsfeststellungen hinsichtlich Eignung und Staatszugehörigkeit von Luftfahrtunternehmen
- 5. Widerruf der Genehmigung
- 6. Anwendung von Rechtsvorschriften
- 7. Flugsicherheit
- 8. Luftsicherheit
- 9. Kommerzielle Möglichkeiten
- 10. Auslandsinvestitionen
- 11. Zölle und Abgaben
- 12. Nutzergebühren
- 13. Tarife
- 14. Statistik
- 15. Wettbewerbsumfeld
- 16. Umweltschutz
- 17. Flugverkehrsmanagement
- 18. Verbraucherschutz
- 19. Arbeitsfragen
- 20. Computergesteuerte Buchungssysteme
- 21. Gemischter Ausschuss
- 22. Streitbeilegung
- 23. Beziehung zu anderen Abkommen
- 24. Änderungen
- 25. Kündigung

26. Registrierung des Abkommens

27. Inkrafttreten

## **ANHÄNGE**

**Anhang I** Vereinbarte Dienste und festgelegte Strecken

**Anhang II** Bilaterale Luftverkehrsabkommen /Regelungen

DIE FÖDERATIVE REPUBLIK BRASILIEN (nachstehend „Brasilien“) einerseits  
und  
DIE REPUBLIK ÖSTERREICH,  
DAS KÖNIGREICH BELGIEN,  
DIE REPUBLIK BULGARIEN,  
DIE REPUBLIK ZYPERN,  
DIE TSCHECHISCHE REPUBLIK,  
DAS KÖNIGREICH DÄNEMARK,  
DIE REPUBLIK ESTLAND,  
DIE REPUBLIK FINNLAND,  
DIE FRANZÖSISCHE REPUBLIK,  
DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND,  
DIE HELLENISCHE REPUBLIK,  
DIE REPUBLIK UNGARN,  
IRLAND,  
DIE ITALIENISCHE REPUBLIK,  
DIE REPUBLIK LETTLAND,  
DIE REPUBLIK LITAUEN,  
DAS GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG,  
MALTA,  
DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,  
DIE REPUBLIK POLEN,  
DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK,  
RUMÄNIEN,  
DIE SLOWAKISCHE REPUBLIK,  
DIE REPUBLIK SLOWENIEN,  
DAS KÖNIGREICH SPANIEN,

DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN,

DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH VON GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND,

Parteien des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (nachstehend „die Verträge“) und Mitgliedstaaten der Europäischen Union (nachstehend „die Mitgliedstaaten“),

und die EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT, andererseits,

Brasilien und die Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt sind, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, sowie die Europäische Union –

VON DEM WUNSCH GELEITET, ein Luftverkehrssystem auf der Grundlage des Wettbewerbs zwischen Luftfahrtunternehmen auf dem Markt mit einem Mindestmaß an staatlichen Eingriffen und staatlicher Regulierung zu fördern,

IN DEM BESTREBEN, ihre Interessen im Hinblick auf den Luftverkehr zu fördern,

IN ANERKENNUNG der Bedeutung eines effizienten Luftverkehrs für die Förderung des Handels, des Fremdenverkehrs und der Investitionstätigkeit,

IN DEM BESTREBEN nach einem Ausbau der Luftverkehrsdienste,

IN DEM BESTREBEN, im internationalen Luftverkehr ein Höchstmaß an Flug- und Luftsicherheit zu gewährleisten,

ENTSCHLOSSEN, den potenziellen Nutzen der Regulierungszusammenarbeit sowie – soweit praktisch möglich – einer Vereinheitlichung von Regelungen und Konzepten zu ernten;

IN ANERKENNUNG der großen potenziellen Vorteile, die aus wettbewerbsorientierten Luftverkehrsdiensten und einer rentablen Luftverkehrsindustrie erwachsen können,

IN DEM BESTREBEN, ein wettbewerbsorientiertes Umfeld für den Luftverkehr zu fördern, und in der Erkenntnis, dass potenzielle Nutzeffekte ohne gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Luftfahrtunternehmen nicht zum Tragen kommen könnten,

VON DEM WUNSCH GELEITET, ihren Luftfahrtunternehmen faire und gleiche Möglichkeiten zum Erbringen von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens zu geben,

VON DEM WUNSCH GELEITET, möglichst große Vorteile für die Fluggäste, Versender, Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und deren Beschäftigte sowie mittelbar profitierende Dritte zu erzielen,

UNTER BEKRÄFTIGUNG der Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung einer internationalen Luftverkehrspolitik,

UNTER VERWEIS auf die Bedeutung des Verbraucherschutzes und die Förderung eines angemessenen Verbraucherschutzniveaus bei Luftverkehrsdiensten,

UNTER VERWEIS auf die Bedeutung von Kapital für die Luftverkehrsbranche zur Weiterentwicklung der Luftverkehrsdienste,

VON DEM WUNSCH GELEITET, in Ergänzung zu dem genannten ICAO-Abkommen ein Luftverkehrsabkommen zu schließen –

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

### *Artikel 1*

#### **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit nichts anderes bestimmt ist:

1. „Abkommen“ das vorliegende Abkommen, seine Anhänge und seine Anlagen sowie alle diesbezüglichen Änderungen;
2. „Luftverkehr“ öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen, einschließlich – um Zweifel auszuschließen – Linien- und Nichtliniendienste;
3. „Feststellung der Staatszugehörigkeit“ eine Feststellung, wonach ein Luftfahrtunternehmen, das die Durchführung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens beantragt, die Anforderungen in Artikel 3 hinsichtlich Eigentum, effektiver Kontrolle und Hauptgeschäftssitz erfüllt;
4. „ICAO-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich
  - (a) aller Änderungen, die gemäß Artikel 94(a) des ICAO-Abkommens in Kraft getreten sind und sowohl von Brasilien als auch dem jeweiligen Mitgliedstaat oder den jeweiligen Mitgliedstaaten ratifiziert wurden, sowie
  - (b) aller Anhänge oder diesbezüglichen Änderungen, die gemäß Artikel 90 des ICAO-Abkommens angenommen wurden, soweit diese zu einem bestimmten Zeitpunkt sowohl für Brasilien als auch den jeweils betroffenen Mitgliedstaat oder die jeweils betroffenen Mitgliedstaaten gelten;
5. „Feststellung der Eignung“ eine Feststellung, wonach ein Luftfahrtunternehmen, das die Durchführung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens beantragt, über eine ausreichende Finanzfähigkeit und angemessene Managementenerfahrung verfügt und zur Einhaltung der Gesetze und sonstigen Vorschriften sowie Anforderungen, die für den Betrieb solcher Dienste gelten, disponiert ist;
6. „Vollkosten“ die Kosten für die Erbringung einer Dienstleistung zuzüglich einer angemessenen Gebühr für Verwaltungsgemeinkosten;
7. „internationaler Luftverkehr“ der Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat führt;
8. „Mitgliedstaaten der Lateinamerikanischen Zivilluftfahrtkonferenz“, d.h. Argentinien, Aruba, Belize, Bolivien, Brasilien, Chile, Kolumbien, Costa Rica, Kuba, Dominikanische Republik, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaika, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay und Venezuela;
9. „Partei“ einerseits Brasilien und andererseits die Europäische Union oder ihre Mitgliedstaaten bzw. die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten, entsprechend ihren jeweiligen Befugnissen;

10. „Hauptgeschäftssitz“ die Hauptverwaltung oder der eingetragene Sitz eines Luftfahrtunternehmens im Gebiet der Partei, wo die wichtigsten Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen, einschließlich der Leitungsaufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, ausgeübt werden;

11. „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ eine Landung für andere Zwecke als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und/oder Post im Luftverkehr;

12. „Subvention“ jeder finanzielle Beitrag, der von einer Regierung, einer regionalen Einrichtung oder einer anderen öffentlichen Stelle gewährt wird, d. h. wenn

- (a) mit den Maßnahmen einer Regierung, einer regionalen Behörde oder einer anderen öffentlichen Stelle eine direkte Übertragung von Mitteln verbunden ist, z. B. Zuschüsse, Darlehen und Kapitalzufuhren, potenzielle direkte Übertragungen von Geldern an das Unternehmen oder die Übernahme von Verbindlichkeiten des Unternehmens wie Darlehensbürgschaften, Kapitalzufuhren, Beteiligungen, Versicherung oder Schutz vor Insolvenz;
- (b) eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle auf normalerweise zu entrichtende Beträge verzichtet oder diese nicht erhebt;
- (c) eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle Waren oder Dienstleistungen, die nicht zur allgemeinen Infrastruktur gehören, zur Verfügung stellt oder Waren oder Dienstleistungen des Unternehmens kauft, oder
- (d) eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle Zahlungen an einen Fördermechanismus leistet oder eine private Einrichtung mit der Wahrnehmung einer oder mehrerer der in a) bis c) genannten Aufgaben, die normalerweise der Regierung obliegen, betraut oder dazu anweist und sich diese Praktiken in keiner Weise von den Praktiken unterscheidet, die normalerweise von Regierungen ausgeübt werden;

und dadurch ein Vorteil gewährt wird;

13. „Tarif“ alle Preise, Frachtraten, Gebühren oder Entgelte für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und/oder Fracht (ausgenommen Post) im Luftverkehr, einschließlich — falls zutreffend — der Land- oder Seebeförderung in Verbindung mit der Beförderung im Luftverkehr, die von den Luftfahrtunternehmen einschließlich ihrer Beauftragten erhoben werden, sowie die Bedingungen für die Bereitstellung solcher Preise, Frachtraten, Gebühren oder Entgelte, einschließlich der Preise und Bedingungen für Vermittlungsdienste oder sonstige Unterstützungsdienste;

14. „Gebiet“ für Brasilien die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer unter seiner Souveränität oder Rechtsprechung, und für die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer, auf die der Vertrag über die Europäische Union und der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union Anwendung finden unter den in diesen Verträgen sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten festgelegten Bedingungen. Die Anwendung dieses Abkommens auf den Flughafen Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet, und des fortdauernden Ausschlusses des Flughafens Gibraltar von den Luftverkehrsmaßnahmen der EU, wie sie am 18. September

2006 zwischen den Mitgliedstaaten galten, gemäß der am 18. September 2006 in Cordoba vereinbarten Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar; und

15. „Nutzergebühr“ eine Gebühr, die den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Einrichtungen oder Dienstleistungen an Flughäfen, im Flughafenbereich, im Bereich der Flugnavigation oder der Luftsicherheit, einschließlich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, auferlegt wird.

## *Artikel 2*

### **Gewährung von Rechten**

1. Jede Partei gewährt der anderen Partei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Partei folgende Rechte:

- (a) das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen,
- (b) das Recht, in ihrem Gebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen,
- (c) das Recht, internationalen Luftverkehr in Einklang mit den Bestimmungen von Anhang I durchzuführen, und
- (d) die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.

2. Aus diesem Abkommen können nicht abgeleitet werden:

- (a) für Luftfahrtunternehmen Brasiliens das Recht, im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Ort im Gebiet desselben Mitgliedstaates ist,
- (b) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union das Recht, im Gebiet Brasiliens Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Ort im Gebiet Brasiliens ist.

## *Artikel 3*

### **Genehmigungen**

Erhält eine Partei Anträge von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei, so gewährt sie die entsprechenden Genehmigungen und Erlaubnisse mit möglichst geringer verfahrensbedingter Zeitverzögerung, wenn

- a) a) für Luftfahrtunternehmen Brasiliens die Mehrheitsbeteiligung und wirksame Kontrolle des Luftfahrtunternehmens in Brasilien oder in Mitgliedstaaten der Lateinamerikanischen Zivilluftfahrtkonferenz, die insbesondere ein Abkommen über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten (Horizontales Abkommen) mit der Europäischen Union geschlossen haben, oder bei Staatsangehörigen eines solchen Staates oder solcher Staaten liegen, oder beides; und wenn die wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen von Brasilien ausgeübt und aufrecht erhalten wird, das den Luftverkehrsbetreiberschein ausgestellt hat, und wenn das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz im Gebiet Brasiliens hat;
- b) für ein Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union die Mehrheitsbeteiligung und wirksame Kontrolle des Luftfahrtunternehmens in einem Mitgliedstaat oder Mitgliedstaaten



der Europäischen Union oder in der Schweiz oder in Unterzeichnerländern des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR), oder bei Staatsangehörigen dieses Staates oder dieser Staaten liegen, oder beides; und wenn die wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen von dem für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständigen Mitgliedstaat ausgeübt und aufrecht erhalten wird, und wenn das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Europäischen Union hat;

c) das Luftfahrtunternehmen den Erfordernissen entspricht, die gemäß den Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs von der Partei, die den oder die Anträge prüft, üblicherweise angewandt werden, und

d) die Bestimmungen in Artikel 7 (Flugsicherheit) und Artikel 8 (Luftsicherheit) dieses Abkommens eingehalten und angewendet werden.

2. Die Parteien vereinbaren, ab Unterzeichnung dieses Abkommens die Vereinfachung und Harmonisierung von Verfahren zur Erteilung von Genehmigungen zu unterstützen. Der aufgrund von Artikel 21 eingesetzte Gemischte Ausschuss entwickelt innerhalb eines Jahres ab Unterzeichnung dieses Abkommens ein geeignetes Kooperationsverfahren hierfür.

#### *Artikel 4*

#### **Gegenseitige Anerkennung der Regulierungsfeststellungen**

#### **hinsichtlich Eignung und Staatszugehörigkeit von Luftfahrtunternehmen**

Nach Empfang des Genehmigungsantrags eines Luftfahrtunternehmens einer Partei anerkennen die zuständigen Behörden der anderen Partei zügig die Feststellung der Eignung und/oder Staatszugehörigkeit, die von der zuständigen Behörde der ersten Partei in Bezug auf dieses Luftfahrtunternehmen gemacht wurden, als handele es sich um Feststellungen ihrer eigenen zuständigen Behörden, und untersuchen diese Angelegenheiten nicht weiter, außer wie in den nachstehenden Absätzen a und b vorgesehen.

(a) Falls die zuständigen Behörden der empfangenden Partei nach Empfang des Genehmigungsantrags eines Luftfahrtunternehmens oder nach Erteilung einer entsprechenden Genehmigung besonderen Anlass für Bedenken haben, dass trotz der Feststellung durch die zuständigen Behörden der anderen Partei die in Artikel 3 (Genehmigung) für die Erteilung von Genehmigungen festgelegten Bedingungen nicht erfüllt sind, einschließlich Bedenken hinsichtlich der Regulierungsfeststellung in Bezug auf das Eigentum von Luftfahrtunternehmen, die von den Parteien benannt wurden, haben sie diese Behörden unverzüglich zu informieren und fundierte Begründungen für ihre Bedenken anzugeben. In diesem Fall kann jede Partei um Konsultationen, die Vertreter der betreffenden zuständigen Behörden einschließen können, und/oder zusätzliche einschlägige Informationen ersuchen, und solchen Ersuchen ist so bald wie möglich stattzugeben. Wird die Angelegenheit keiner Lösung zugeführt, kann jede Partei den Gemischten Ausschuss damit befassen, der nach Artikel 22 (Gemischter Ausschuss) eingesetzt wurde. Kann die Angelegenheit auch im Gemischten Ausschuss nicht gelöst werden, bleibt den Parteien die Möglichkeit, Betriebserlaubnisse zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder den Betrieb der betreffenden Luftfahrtunternehmen anderweitig auszusetzen oder einzuschränken.

(b) Dieser Artikel deckt nicht die Anerkennung von Feststellungen bezüglich folgender Bereiche ab:

- (1) Flugsicherheitsbescheinigungen oder -genehmigungen,
- (2) Luftsicherheitsvorkehrungen oder
- (3) Versicherungsschutz.

### *Artikel 5*

#### **Widerruf der Genehmigung**

1. Jede Partei ist berechtigt, die Betriebserlaubnisse oder technischen Zulassungen zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei anderweitig auszusetzen oder einzuschränken, wenn

- (a) für Luftfahrtunternehmen Brasiliens die Mehrheitsbeteiligung und wirksame Kontrolle des Luftfahrtunternehmens nicht in Brasilien oder in Mitgliedstaaten der Lateinamerikanischen Zivilluftfahrtkonferenz, die insbesondere ein Abkommen über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten (Horizontales Abkommen) mit der Europäischen Union geschlossen haben, oder bei Staatsangehörigen eines solchen Staates oder solcher Staaten liegen, oder beides; oder wenn die wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen nicht von Brasilien ausgeübt und aufrecht erhalten wird, das den Luftverkehrsbetreiberschein ausgestellt hat, oder wenn das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Gebiet Brasiliens hat;
- (b) für ein Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union die Mehrheitsbeteiligung und wirksame Kontrolle des Luftfahrtunternehmens nicht in einem Mitgliedstaat oder Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in der Schweiz oder in Unterzeichnerländern des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR), oder bei Staatsangehörigen dieses Staates oder dieser Staaten liegen, oder beides; oder wenn die wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen nicht von dem für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständigen Mitgliedstaat ausgeübt und aufrecht erhalten wird, oder wenn das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Gebiet der Europäischen Union hat;
- (c) das betreffende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 6 (Anwendung von Rechtsvorschriften) dieses Abkommens genannten Gesetze und sonstigen Vorschriften nicht eingehalten hat; oder
- (d) eine Partei die Feststellung nach Artikel 15 (Wettbewerbliches Umfeld) getroffen hat, dass die Bedingungen für ein wettbewerbliches Umfeld nicht erfüllt sind.

2. Sofern nicht zur Vermeidung von weiteren Verstößen gegen Unterabsatz 1 Buchstaben c oder d oder Absatz 3 Sofortmaßnahmen erforderlich sind, werden die in diesem Artikel aufgeführten Rechte erst nach Konsultationen mit der anderen Partei ausgeübt.

3. Dieser Artikel berührt nicht die Rechte beider Parteien, Betriebserlaubnisse oder technische Zulassungen von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei gemäß den Bestimmungen von Artikel 7 (Flugsicherheit) oder Artikel 8 (Luftsicherheit) dieses Abkommens vorzuenthalten, zu widerrufen, zu begrenzen oder Auflagen dafür zu machen.

## *Artikel 6*

### **Anwendung von Rechtsvorschriften**

1. Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Partei betreffend den Einflug in ihr oder den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Gebietes gelten für die Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei verwendet werden, und sind von diesen Luftfahrzeugen beim Ein- oder Ausflug und innerhalb des Gebietes der ersten Partei zu befolgen.
2. Beim Einflug in das oder beim Ausflug aus dem Gebiet einer Partei sind die für dieses Gebiet geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften für den Einflug in das oder den Ausflug aus dem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht von Luftfahrzeugen (einschließlich Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne oder bei Postsendungen die hierfür geltenden Vorschriften) von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei in Bezug auf Fluggäste, Besatzungen und Fracht zu befolgen.

## *Artikel 7*

### **Flugsicherheit**

1. Die Parteien bekräftigen die Bedeutung einer engen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Flugsicherheit. In diesem Zusammenhang nehmen die Parteien eine weitergehende Zusammenarbeit auf, u. a auch in Bezug auf den Flugbetrieb, um insbesondere den Austausch von Informationen mit potenziellen Auswirkungen auf die Sicherheit des internationalen Luftverkehrs, die Beteiligung an den Überwachungstätigkeiten der jeweils anderen Partei oder die Durchführung gemeinsamer Überwachungstätigkeiten auf dem Gebiet der Flugsicherheit und die Entwicklung gemeinsamer Projekte und Initiativen – auch mit Drittstaaten – zu ermöglichen. Diese Zusammenarbeit erfolgt im Rahmen des *Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Regierung der Föderativen Republik Brasilien über die Sicherheit der Zivilluftfahrt*, geschlossen in Brasilia am 14. Juli 2010 (nachstehend „Flugsicherheitsabkommen“), soweit Fragen im Geltungsbereich dieses Flugsicherheitsabkommens betroffen sind.
2. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Zulassungen, die von den Luftfahrtbehörden einer Partei gemäß dem Flugsicherheitsabkommen erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, werden von der anderen Partei und ihren Luftfahrtbehörden zum Zwecke des Erbringens der Luftverkehrsdienste als gültig anerkannt, sofern diese Zeugnisse oder Zulassungen mindestens im Einklang mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegten internationalen Standards und empfohlenen Verfahren erteilt oder als gültig anerkannt wurden.
3. Eine Partei oder ihre zuständigen Luftfahrtbehörden können jederzeit Konsultationen mit der anderen Partei oder deren zuständigen Luftfahrtbehörden über die von diesen Luftfahrtbehörden vorgegebenen und angewandten Sicherheitsstandards und -anforderungen verlangen. Stellen die ersuchende Partei oder ihre zuständigen Luftfahrtbehörden nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Partei oder deren zuständige Luftfahrtbehörden in diesen Bereichen nicht tatsächlich Sicherheitsstandards und -anforderungen anwenden und vorgeben, die – sofern nichts anderes beschlossen wurde – wenigstens den Mindeststandards entsprechen, welche nach dem ICAO-Abkommen festgelegt wurden, so werden der anderen Partei oder ihren zuständigen Luftfahrtbehörden diese Feststellungen und die Schritte notifiziert, die zur Erfüllung dieser Mindeststandards als notwendig erachtet werden. Versäumen es die andere Partei oder ihre zuständigen Luftfahrtbehörden, innerhalb fünfzehn

(15) Tagen oder gegebenenfalls eines anderen festgelegten Zeitraumes entsprechende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, so stellt dies für die ersuchende Partei oder ihre zuständigen Luftfahrtbehörden einen hinreichenden Grund dafür dar, die Betriebserlaubnisse oder technischen Zulassungen eines Luftfahrtunternehmens zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens, das der Sicherheitsaufsicht der anderen Partei oder ihrer zuständigen Luftfahrtbehörden unterliegt, anderweitig auszusetzen oder einzuschränken.

4. Jede Partei akzeptiert, dass die von einer Partei oder in deren Namen betriebenen Luftfahrzeuge im Gebiet der anderen Partei einer Kontrolle (Vorfeldinspektion) durch deren Luftfahrtbehörden unterzogen werden können, um die Gültigkeit der einschlägigen Unterlagen zum Luftfahrzeug und seiner Besatzung sowie den offensichtlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen, sofern diese Kontrolle keine unverhältnismäßige Verzögerung des Luftfahrzeugbetriebs verursacht.

5. Stellen die Luftfahrtbehörden einer Partei nach Vornahme einer Vorfeldinspektion fest, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den gemäß dem ICAO-Abkommen dann geltenden Mindeststandards entspricht oder die gemäß dem ICAO-Abkommen dann geltenden Sicherheitsstandards und -anforderungen in unzureichender Weise vorgegeben und angewandt werden, so unterrichten die Luftfahrtbehörden dieser Partei die für die Sicherheitsaufsicht des Luftfahrtunternehmens, das das betreffende Luftfahrzeug betreibt, zuständigen Luftfahrtbehörden der anderen Partei über ihre Feststellungen und die zur Einhaltung der Mindeststandards für notwendig erachteten Schritte. Werden nicht innerhalb von fünfzehn (15) Tagen geeignete Maßnahmen zur Behebung dieses Mangels getroffen, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebserlaubnisse oder technischen Zulassungen des betreffenden Luftfahrtunternehmens zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder den Betrieb des betreffenden Luftfahrtunternehmens anderweitig auszusetzen oder einzuschränken. In gleicher Weise kann verfahren werden, falls der Zugang zur Vorfeldinspektion verweigert wird.

6. Die Parteien sind berechtigt, über ihre zuständigen Luftfahrtbehörden unverzüglich Maßnahmen zu treffen und namentlich die Betriebserlaubnisse oder technischen Zulassungen zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei anderweitig auszusetzen oder einzuschränken, wenn sie zu dem Schluss kommen, dass dies angesichts einer unmittelbaren Gefährdung der Flugsicherheit notwendig ist. Sofern dies praktisch möglich ist, bemüht sich die Maßnahmen treffende Partei, die andere Partei im Voraus zu konsultieren.

7. Sämtliche Maßnahmen, die von einer Partei oder ihren zuständigen Luftfahrtbehörden gemäß den Absätzen 3, 5 oder 6 getroffen werden, sind einzustellen, sobald die Grundlage für die betreffenden Maßnahmen nicht mehr besteht.

## *Artikel 8*

### *Luftsicherheit*

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten gemäß dem Völkerrecht bekräftigen die Parteien erneut, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist.

2. Ohne Einschränkung der Allgemeingültigkeit ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten handeln die Parteien insbesondere auf Grundlage der Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in

Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal, des Protokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988 in Montreal, des Übereinkommens über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zwecke des Aufspürens, unterzeichnet am 1. März 1991 in Montreal, sowie jedes anderen Übereinkommens und Protokolls über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, das für die Parteien verbindlich ist.

3. Die Parteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern, einschließlich der widerrechtlichen Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen.

4. Die Parteien handeln entsprechend den internationalen Luftsicherheitsstandards und geeigneten empfohlenen Verfahren, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt wurden. Sie verlangen, dass die Betreiber von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen, sowie Betreiber von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet entsprechend diesen Luftsicherheitsstandards handeln.

5. Jede Partei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet wirksame Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, aufgegebenem Gepäck und Handgepäck sowie Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden und dass diese Maßnahmen angepasst werden, um stärkeren Bedrohungen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu begegnen. Die Parteien vereinbaren, die Sicherheitsvorschriften der jeweils anderen Partei für den Ausflug aus dem und den Aufenthalt im Gebiet dieser Partei einzuhalten. Jede Partei sagt außerdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Partei zu, besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu ergreifen.

6. Unter voller Berücksichtigung der und in gegenseitigem Respekt für die Souveränität der anderen Partei kann eine Partei Sicherheitsmaßnahmen für den Einflug in ihr Gebiet ergreifen, die der anderen Partei unverzüglich mitgeteilt werden sollten. Diese Partei berücksichtigt die von der anderen Partei bereits angewandten Sicherheitsmaßnahmen und etwaige Standpunkte, die diese Partei eventuell vorbringt. Beide Parteien erkennen jedoch an, dass dieser Artikel in keiner Weise die Möglichkeit einer Partei einschränkt, einem Flug oder Flügen den Einflug in ihr Gebiet zu verweigern, den bzw. die sie als Bedrohung für ihre Sicherheit ansieht.

7. Eine Partei kann Sofortmaßnahmen, einschließlich Änderungen, gegen eine spezifische Sicherheitsbedrohung ergreifen. Derartige Maßnahmen sind den zuständigen Behörden der anderen Partei umgehend mitzuteilen.

8. Unbeschadet der Notwendigkeit von Sofortmaßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit bekräftigen die Parteien, dass sie bei der Erwägung von Sicherheitsmaßnahmen auch mögliche nachteilige Auswirkungen auf den internationalen Luftverkehr bewerten werden und, soweit gesetzliche Vorgaben dem nicht entgegenstehen, derartige Faktoren berücksichtigen werden, wenn sie die in Sicherheitsbelangen notwendigen und angemessenen Maßnahmen festlegen.

9. Bei tatsächlichem Eintreten oder Drohen einer widerrechtlichen Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungen, Luftfahrzeugen, Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen

unterstützen die Parteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder der Bedrohung dienen.

10. Jede Partei ergreift alle nach ihrem Erachten praktikablen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder gegen das eine sonstige widerrechtliche Handlung verübt wurde, und das sich in ihrem Gebiet am Boden befindet, am Boden festgehalten wird, sofern ein Weiterflug nicht wegen der alles andere überragenden Pflicht zum Schutz von Menschenleben erforderlich ist. Wann immer dies praktikabel ist, sind solche Maßnahmen auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen zu treffen.

11. Hat eine Partei berechtigte Gründe zu der Annahme, dass die andere Partei von den Bestimmungen dieses Artikels abweicht, können die zuständigen Behörden dieser Partei sofortige Konsultationen mit den zuständigen Behörden der anderen Partei verlangen. Diese Konsultationen werden innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines entsprechenden Ersuchens aufgenommen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Aufnahme der Konsultationen keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt dies für die Partei, die um die Konsultationen ersucht hat, einen Grund dafür dar, Maßnahmen zu treffen, um zur Einhaltung der Bestimmungen die Betriebserlaubnisse oder technischen Zulassungen eines Luftfahrtunternehmens oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der anderen Partei vorzuenthalten, zu widerrufen, auszusetzen oder mit geeigneten Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert oder ein Andauern des Verstoßes gegen die Bestimmungen dieses Artikels verhindert werden soll, kann eine Partei vorläufige Maßnahmen treffen.

## *Artikel 9*

### **Kommerzielle Möglichkeiten**

#### **Ausübung der Geschäftstätigkeit**

1. Die Parteien teilen die Auffassung, dass Hindernisse für die Luftfahrtunternehmen bei der Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit den Nutzeffekten, die durch dieses Abkommen erzielt werden sollen, im Wege stehen würden. Die Parteien verpflichten sich daher, ab Unterzeichnung dieses Abkommens einen effektiven und auf Gegenseitigkeit beruhenden Prozess zur Beseitigung von Hindernissen für die Geschäftstätigkeit der Luftfahrtunternehmen beider Parteien einzuleiten, wenn diese Hindernisse den kommerziellen Betrieb beeinträchtigen, zu Wettbewerbsverzerrungen führen oder die Entwicklung einheitlicher Rahmenbedingungen behindern könnten.

2. Bei Verweisen auf nationale Gesetze und sonstige Vorschriften im Zusammenhang mit den unter diesen Artikel fallenden kommerziellen Möglichkeiten sorgen die Parteien dafür, dass diese Gesetze und sonstigen Vorschriften den kommerziellen Betrieb nicht unangemessen behindern.

3. Der gemäß Artikel 21 eingesetzte Gemischte Ausschuss entwickelt ein Kooperationsverfahren im Zusammenhang mit der Ausübung der Geschäftstätigkeit und kommerziellen Möglichkeiten; er überwacht außerdem die Fortschritte bei der effektiven Beseitigung von Hindernissen für die Ausübung der Geschäftstätigkeit kommerzieller Betreiber und überprüft regelmäßig Entwicklungen, einschließlich Veränderungen im Legislativ- und Regelungsbereich. Gemäß Bestimmungen von Artikel 21 (Gemischter Ausschuss) kann eine Partei eine Sitzung des Gemischten Ausschusses beantragen, um etwaige Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung dieses Artikels zu klären.

## **Vertretungen von Luftfahrtunternehmen**

4. Gemäß den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der Parteien haben die Luftfahrtunternehmen beider Parteien das Recht, im Gebiet der anderen Partei Niederlassungen zur Verkaufsförderung und zum Verkauf von Luftverkehrsdienstleistungen und für damit verbundene Dienstleistungen frei zu errichten.

5. Die Luftfahrtunternehmen beider Parteien haben das Recht, in Übereinstimmung mit den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der jeweils anderen Partei betreffend Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung ihr eigenes Führungs-, Verkaufs-, technisches, Betriebs- und sonstiges Fachpersonal, das zur Unterstützung der Bereitstellung von Luftverkehrsdiensten erforderlich ist, in das Gebiet der anderen Partei hineinzubringen und dort zu unterhalten. Beide Parteien erleichtern und beschleunigen bei Bedarf die Genehmigung von Anträgen auf Arbeitserlaubnis für Mitarbeiter, die gemäß den Bestimmungen dieses Absatzes in den Niederlassungen beschäftigt werden sollen, einschließlich solcher Mitarbeiter, die bestimmte zeitweilige Aufgaben wahrnehmen, deren Dauer neunzig (90) Tage nicht übersteigt, in Übereinstimmung mit den einschlägigen geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften.

## **Bodenabfertigung**

6. a) Unbeschadet des Buchstabens b hat jedes Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf die Bodenabfertigung im Gebiet der anderen Partei das Recht,

- i) seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen („Selbstabfertigung“) oder
- ii) für die gesamte oder einen Teil der Bodenabfertigung eine Auswahl unter den im Wettbewerb stehenden Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten, einschließlich anderer Luftfahrtunternehmen, zu treffen, soweit diese Anbieter aufgrund der Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Partei Zugang zum Markt haben und soweit diese Anbieter auf dem Markt vertreten sind.

b) Die Rechte gemäß Unterabsatz a Ziffer i und ii unterliegen lediglich Beschränkungen aufgrund der im Gebiet der anderen Partei anwendbaren Gesetze und sonstigen Vorschriften. Wo aufgrund solcher Beschränkungen eine Selbstabfertigung ausgeschlossen ist und kein wirksamer Wettbewerb zwischen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten besteht, muss die betreffende Partei gewährleisten, dass diese Dienste allen Luftfahrtunternehmen auf gleicher Grundlage und in angemessener Weise zur Verfügung stehen; die Preise dieser Dienste sind aufgrund einschlägiger, objektiver, transparenter und diskriminierungsfreier Kriterien festzulegen.

## **Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen**

7. Die Zuweisung der verfügbaren Zeitnischen auf Flughäfen in den Gebieten der Parteien erfolgt nach einem unabhängigen, transparenten, diskriminierungsfreien und zeitnahen Verfahren. Den Luftfahrtunternehmen wird gestattet, ihren Betrieb gemäß den zugewiesenen Zeitnischen ohne weitere Genehmigung von Flugplänen, Programmen oder Betriebsplänen durchzuführen.

## **Betriebspläne, Programme und Flugpläne**

8. Die Mitteilung von Betriebsplänen, Programmen und Flugplänen für Luftfahrtleistungen im Rahmen dieses Abkommens können von einer Partei nur zu Informationszwecken verlangt werden. Verlangt eine Partei eine solche Mitteilung, sorgt sie dafür, dass der Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit den Mitteilungsanforderungen

und -verfahren für die Vermittler und Luftfahrtunternehmen der anderen Partei möglichst gering bleibt.

### **Verkäufe, Ausgaben vor Ort und Zahlungsverkehr**

9. Gemäß den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der Parteien haben die Luftfahrtunternehmen beider Parteien das Recht, im Gebiet der anderen Partei Luftverkehrsdienstleistungen und damit verbundene Dienstleistungen direkt und/oder nach Ermessen des Luftfahrtunternehmens durch seine Verkaufsagenten oder sonstige von dem Luftfahrtunternehmen ernannten Vermittler oder über anderweitige verfügbare Kanäle zu verkaufen. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, derartige Beförderungsleistungen und damit verbundene Dienstleistungen gemäß den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der Parteien zu verkaufen, und jedermann steht es frei, derartige Beförderungsleistungen und damit verbundene Dienstleistungen in der Währung des betreffenden Gebiets oder in frei konvertierbarer Währung zu kaufen.

10. Den Luftfahrtunternehmen jeder Partei wird gestattet, örtliche Ausgaben, einschließlich für den Erwerb von Treibstoff, im Gebiet der anderen Partei in Landeswährung zu zahlen. Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei können nach eigenem Ermessen derartige Ausgaben im Gebiet der anderen Partei entsprechend den dort für den Währungsbereich geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften in frei konvertierbaren Währungen zahlen.

11. Jede Partei gewährt den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei das Recht, über örtliche Ausgaben hinausgehende Einnahmen in frei konvertierbare Währungen zu konvertieren und vom Gebiet der anderen Partei nach seinem Land zu transferieren und - soweit dies nicht mit den nationalen Gesetzen und sonstigen Vorschriften für den Währungsbereich unvereinbar ist - nach dem Land oder den Ländern seiner Wahl zu transferieren. Die Konvertierung und die Überweisung sind ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung zu dem an dem Tag für Transaktionen und Überweisungen geltenden Wechselkurs, an dem das Luftfahrtunternehmen den Erstantrag auf Überweisung stellt, unverzüglich zu gestatten. Die Konvertierung und Überweisung solcher Einnahmen unterliegen keinerlei Verwaltungs- oder Wechselkursgebühren außer den normalerweise von den Banken für derartige Konvertierungen und Überweisungen erhobenen Gebühren. Die Bestimmungen dieses Artikels befreien die Luftfahrtunternehmen beider Parteien nicht von Zöllen, Steuern und sonstigen Abgaben, denen sie ansonsten unterliegen. Bestehen spezielle Abkommen zwischen einem EU-Mitgliedstaat und Brasilien zur Vermeidung der Doppelbesteuerung oder spezielle bilaterale Abkommen oder sonstige Regelungen zur Besteuerung von Einnahmen/Gewinnen, die den Transfer von Geldern zwischen dem betreffenden EU-Mitgliedstaat und Brasilien regeln, gehen diese Abkommen vor.

### **Kooperationsvereinbarungen**

12. Für die Durchführung oder das Anbieten der unter das Abkommen fallenden Dienste kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei Marketing-Kooperationsvereinbarungen, z. B. Blocked-Space- oder Code-Sharing-Vereinbarungen, treffen mit

- (a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der gleichen Partei
- (b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der anderen Partei
- (c) einem beliebigen Luftfahrtunternehmen oder Luftfahrtunternehmen eines Drittstaats und
- (d) einem Bodenbeförderungsanbieter (Land- oder Seeverkehr) aus einem beliebigen Land



mit der Maßgabe, dass i) das betreffende Luftfahrtunternehmen über entsprechende Verkehrsrechte verfügt und dass ii) die Vereinbarungen die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften, die von den Parteien üblicherweise auf den Betrieb oder das Angebot von internationalen Luftverkehrsdiensten angewandt werden, geltenden Anforderungen erfüllen.

Die Parteien können verlangen, dass die Luftfahrtunternehmen die Kooperations-Marketing-Vereinbarungen im Rahmen dieses Abkommens den zuständigen Behörden mitteilen, jedoch nur zu Informationszwecken.

13. Beim Verkauf von Personenbeförderungsdiensten im Rahmen von Kooperations-Marketing-Vereinbarungen ist der Käufer an der Verkaufsstelle oder auf jeden Fall vor dem Einsteigen darüber zu unterrichten, welcher Anbieter die einzelnen Abschnitte der Beförderung durchführt.

14. Bei Personenbeförderungsdiensten werden Bodenbeförderungsanbieter nicht einzig mit der Begründung den Rechtsvorschriften für den Luftverkehr unterworfen, dass diese Bodenbeförderung von einem Luftfahrtunternehmen unter seinem Namen angeboten wird. Bodenbeförderungsanbieter können nach ihrem Ermessen Kooperationsvereinbarungen schließen. Bei Entscheidungen über eine spezifische Vereinbarung können Bodenbeförderungsanbieter unter anderem Verbraucherinteressen sowie technische, wirtschaftliche, räumliche und kapazitätsbezogene Sachzwänge in ihre Erwägungen einbeziehen.

15. Ungeachtet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen und indirekte Anbieter von Luftfrachtdiensten der Parteien ohne Einschränkung in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr jedes Verkehrsmittel zur Beförderung von Fracht im Land- oder Seeverkehr nach oder von beliebigen Punkten in den Gebieten der Parteien oder in Drittländern benutzen, einschließlich der Beförderung nach und von allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen und gegebenenfalls einschließlich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften zu befördern. Diese Fracht hat ungeachtet der Tatsache, ob sie auf dem Boden- oder Luftweg befördert wird, Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie den Landverkehr selbst durchführen oder ob sie ihn im Rahmen von Vereinbarungen mit anderen Landverkehrsträgern durchführen lassen, einschließlich der Beförderung auf dem Landweg durch andere Luftfahrtunternehmen und durch indirekte Anbieter von Luftfrachtverkehr. Diese verkehrsträgerübergreifenden Frachtdienste können zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Land- oder Seeweg gemeinsam gilt, angeboten werden, sofern die Versender über die Umstände einer solchen Beförderung nicht irreführt werden.

### **Franchise- und Branding-Vereinbarungen**

16. Die Luftfahrtunternehmen der Parteien haben das Recht, Franchise- und Marken- („Branding-“) Vereinbarungen mit Unternehmen, einschließlich der Luftfahrtunternehmen der Parteien oder aus Drittstaaten, zu schließen, vorausgesetzt, dass die Luftfahrtunternehmen über die entsprechende Genehmigung verfügen und die Anforderungen erfüllen, die nach den von den Parteien üblicherweise auf solche Vereinbarungen angewandten Gesetze und sonstigen Vorschriften gelten, insbesondere Vorschriften im Zusammenhang mit Artikel 7 (Flugsicherheit) und Artikel 8 (Luftsicherheit) dieses Abkommens.

## **Leasing**

17. Die Luftfahrtunternehmen der Parteien können in Übereinstimmung mit den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der beteiligten Parteien Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit oder ohne Besatzung für den internationalen Luftverkehr schließen mit

- (a) einem oder mehreren beliebigen Luftfahrtunternehmen der Parteien und
- (b) einem oder mehreren beliebigen Luftfahrtunternehmen eines Drittstaats,

mit der Maßgabe, dass alle an derartigen Vereinbarungen Beteiligten über die entsprechende Genehmigung verfügen und die Anforderungen erfüllen, die nach den von den Parteien üblicherweise auf solche Regelungen angewandten Gesetzen und sonstigen Vorschriften gelten. Keine der Parteien darf vorschreiben, dass das Luftfahrtunternehmen, von dem das Luftfahrzeug bereitgestellt wird, im Rahmen dieses Abkommens Verkehrsrechte für die Strecken besitzt, auf denen das Luftfahrzeug eingesetzt werden soll. Die Parteien können verlangen, dass diese Vereinbarungen von ihren zuständigen Behörden genehmigt werden. Verlangt eine Partei eine solche Genehmigung, sorgt sie dafür, dass der Verwaltungsaufwand für die Luftfahrtunternehmen bei den Genehmigungsverfahren möglichst gering bleibt.

### ***Artikel 10***

#### **Auslandsinvestitionen**

Jede Partei gestattet den Staatsangehörigen der anderen Partei den Besitz und die Kontrolle von bis zu 49 % der Stimmrechte ihrer Luftfahrtunternehmen.

### ***Artikel 11***

#### **Zölle und Abgaben**

1. Bei Ankunft im Gebiet einer Partei bleiben Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden, ihre üblichen Ausrüstungsgegenstände, ihr Bodengerät, Treibstoffe, Schmieröle, technische Verbrauchsgüter, Ersatzteile (einschließlich Motoren), Bordvorräte (insbesondere, jedoch nicht ausschließlich, Gegenstände wie Nahrungsmittel, Getränke und alkoholische Getränke, Tabak und in begrenzten Mengen zum Verkauf an Fluggäste oder zum Verbrauch durch diese während des Fluges bestimmte sonstige Güter) und andere ausschließlich zur Verwendung im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Versorgung ihrer im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmte Gegenstände auf der Grundlage der Gegenseitigkeit frei von allen Einfuhrbeschränkungen, Vermögenssteuern und -abgaben, Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die von den nationalen, staatlichen und/oder lokalen Behörden beider Parteien erhoben werden und nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben.

2. Außerdem werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von den in Absatz 1 genannten Steuern, Zöllen, Gebühren und Abgaben außer den auf den Kosten für geleistete Dienste beruhenden Gebühren befreit:

- (a) Bordvorräte, die in das Gebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden und innerhalb angemessener Grenzen zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des

Fluges über dem Gebiet der Partei verbraucht werden, in dem sie an Bord genommen werden

- (b) Bodengerät und Ersatzteile (einschließlich Motoren), die in das Gebiet einer Partei zur Versorgung, Wartung oder Reparatur eines im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei eingeführt werden
- (c) Treibstoff, Schmieröle und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei in das Gebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Partei verbraucht werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden, und
- (d) Druckerzeugnisse, einschließlich kostenlosem Werbematerial, entsprechend den Zollvorschriften der jeweiligen Partei, die in das Gebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden und zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Erzeugnisse auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Partei verwendet werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden.

3. Ungeachtet anderer entgegenstehender Bestimmungen hindert dieses Abkommen keine Partei daran, in diskriminierungsfreier Weise Steuern, Abgaben, Zölle oder Gebühren auf Treibstoffe zu erheben, die in ihrem Gebiet für den Verbrauch durch ein Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens, das zwischen zwei Orten in ihrem Gebiet eingesetzt wird, geliefert werden.

4. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Ausrüstungsgegenstände und Vorräte können auf Verlangen unter der Überwachung oder Kontrolle der zuständigen Behörden gehalten werden.

5. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen werden auch gewährt, wenn die Luftfahrtunternehmen einer Partei mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, dem von der anderen Partei ebenfalls derartige Befreiungen gewährt werden, einen Vertrag über die Ausleihe oder Überlassung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Gegenstände im Gebiet der anderen Partei geschlossen hat.

6. Dieses Abkommen hindert die Parteien nicht daran, Steuern, Zölle, Gebühren und Abgaben auf Güter zu erheben, die zu anderen Zwecken als dem Verbrauch an Bord an Fluggäste auf dem Abschnitt eines Luftverkehrsdienstes zwischen zwei Punkten innerhalb ihres Gebiets verkauft werden, an denen Ein- und Aussteigen zulässig ist.

7. Wenn es zur Einhaltung der Bestimmungen von Absatz 1 und 2 dieses Artikels erforderlich ist, kann eine Partei im Namen ihres Luftfahrtunternehmens oder ihrer Luftfahrtunternehmen die andere Partei um Unterstützung ersuchen, um eine Befreiung von Steuern, Zöllen, Gebühren und Abgaben, die von innerstaatlichen und lokalen Regierungen oder Behörden auf die in Absatz 1 und 2 genannten Güter erhoben werden, sowie unter den in diesem Artikel beschriebenen Bedingungen von Treibstoffabsatzabgaben durchzusetzen, es sei denn, die erhobenen Gebühren beruhen auf den Kosten für geleistete Dienste. Im Falle eines solchen Ersuchens übermittelt die andere Partei den Standpunkt der ersuchenden Partei den betreffenden Regierungsstellen oder Behörden und trifft bei Bedarf geeignete Maßnahmen,

um die ordnungsgemäße Anwendung der Bestimmungen von Absatz 1 und 2 dieses Artikels zu gewährleisten.

8. Gepäck und Fracht in direktem Transit durch das Gebiet einer Partei sind von Steuern, Abgaben, Zöllen, Gebühren und ähnlichen Abgaben befreit, die nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen.

9. Die Bordausrüstung sowie die Materialien und Vorräte, die üblicherweise an Bord des Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens einer Partei behalten werden, dürfen auf dem Gebiet der anderen Partei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Gebiets ausgeladen werden. In diesem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder bis anderweitig über sie verfügt wird im Einklang mit den Zollbestimmungen der Aufsicht dieser Behörden unterstellt werden.

10. Die Bestimmungen dieses Abkommens berühren nicht den Bereich der Mehrwertsteuer, ausgenommen Einfuhrsteuern. Die in den bestehenden Abkommen zwischen einem Mitgliedstaat und Brasilien enthaltenen Bestimmungen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Kapital werden von diesem Abkommen nicht berührt.

## *Artikel 12*

### **Nutzergebühren**

1. Nutzergebühren, die von den zuständigen Gebühren erhebenden Behörden oder Stellen der Parteien von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei erhoben werden, müssen gerecht, angemessen und diskriminierungsfrei sein. In jedem Fall dürfen die Bedingungen für die Festlegung solcher Nutzergebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Festlegung der Gebühren gewährt werden.

2. Nutzergebühren, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei erhoben werden, müssen transparent sein und dürfen die Vollkosten der zuständigen Gebühren erhebenden Behörden oder Stellen für die Bereitstellung angemessener Flughafen-, Flughafenumfeld-, Flugnavigations- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem Flughafen oder innerhalb des Flughafensystems nicht überschreiten. Diese Gebühren können eine angemessene Kapitalrendite nach Abschreibung enthalten. Einrichtungen und Dienste, für die diese Gebühren erhoben werden, werden auf leistungsfähiger und wirtschaftlicher Grundlage bereitgestellt.

3. Jede Partei ermutigt zu Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen. Jede Partei ermutigt die zuständigen Gebühren erhebenden Behörden und die Luftfahrtunternehmen, die Informationen auszutauschen, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren im Einklang mit den Grundsätzen in den Absätzen 1 und 2 erforderlich sind. Die zuständigen Gebühren erhebenden Behörden unterrichten die Nutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Nutzergebühren, um ihnen Gelegenheit zur Meinungsäußerung und Stellungnahme zu geben, bevor die Änderungen vorgenommen werden.

## *Artikel 13*

### **Tarife**

1. Die Parteien erlauben den Luftfahrtunternehmen die freie Tarifbildung auf der Grundlage eines freien und unverfälschten Wettbewerbs.

2. Beide Parteien können auf diskriminierungsfreier Basis verlangen, dass die Luftfahrtunternehmen beider Parteien ihren Luftfahrtbehörden die Tarife der von ihrem Gebiet ausgehenden Dienste in vereinfachter Form und ausschließlich zu Informationszwecken mitteilen. Dabei kann verlangt werden, dass eine solche Mitteilung der Luftfahrtunternehmen erst bei dem ersten Anbieten eines Tarifs erfolgt.

3. Zwischen den Luftfahrtbehörden der Parteien können Erörterungen stattfinden, deren Gegenstand unter anderem – aber nicht ausschließlich – die Anforderungen und Verfahren für die Mitteilung von Tarifen sowie etwaige ungerechte, unangemessene oder diskriminierende Tarife sind.

#### ***Artikel 14***

##### **Statistik**

1. Die Luftfahrtbehörden der einen Partei können von den Luftfahrtbehörden der anderen Partei die Vorlage der aufgrund der nationalen Gesetze und sonstigen Vorschriften notwendigen Statistiken über den Verkehr im Rahmen der aufgrund dieses Abkommens durchgeführten Dienste anfordern, wobei diskriminierungsfrei und nach vernünftigem Ermessen zu verfahren ist.

2. Die Parteien arbeiten im Rahmen des Gemischten Ausschusses zusammen, um den Austausch statistischer Informationen untereinander zum Zwecke der Beobachtung der Entwicklung von Luftverkehrsdiensten zu erleichtern.

#### ***Artikel 15***

##### **Wettbewerbsumfeld**

1. Jede Partei gibt den Luftfahrtunternehmen beider Parteien in billiger und gleicher Weise Gelegenheit, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten Luftverkehrs miteinander in einen Wettbewerb zu treten. Die Wettbewerbsvorschriften der beiden Parteien finden in ihren jeweils neuesten Fassungen Anwendung auf den Betrieb der Luftfahrtunternehmen, die der Rechtsprechung der betreffenden Partei unterliegen. Die Parteien verfolgen das gemeinsame Ziel der Vereinbarkeit und Konvergenz des Wettbewerbsrechts und werden bei der Anwendung des Wettbewerbsrechts in geeigneter Form und bedarfsgerecht zusammenarbeiten.

2. Die Parteien anerkennen die Bedeutung eines freien und unverfälschten Wettbewerbs für die Erreichung der Ziele dieses Abkommens und stellen fest, dass die konsequente und effektive Durchsetzung ihrer Wettbewerbsvorschriften zu einem effizienten Ablauf bei der Bereitstellung von Luftverkehrsdiensten zwischen den Parteien beiträgt. Die Parteien anerkennen, dass die Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen den Wettbewerbsbehörden der Parteien dazu dient, den Wettbewerb und eine effektive Lösung von Wettbewerbsproblemen zu unterstützen und dazu beiträgt, die Möglichkeit von Differenzen bei der Anwendung ihrer Wettbewerbsvorschriften zu verringern bzw. die Auswirkungen solcher Differenzen möglichst gering zu halten.

3. Jede Partei gewährleistet, dass Flughäfen, Flugrouten, Flugverkehrskontrolldienste und Flugnavigationsdienste, Luftsicherheit und sonstige auf ihrem Gebiet bereitgestellte zugehörige Einrichtungen und Dienste ohne Diskriminierung zur Nutzung durch die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei zur Verfügung stehen.

4. Die Parteien anerkennen, dass staatliche Beihilfen und staatliche Unterstützung sich nachteilig auf die Möglichkeit von Luftfahrtunternehmen auswirken können, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs in billiger

und gleicher Weise miteinander in Wettbewerb zu treten. Hierzu können unter anderem Kapitalzuführungen, Quersubventionen, Zuschüsse, Bürgschaften, Steuererleichterungen oder -befreiungen sowie Konkurschutz oder -versicherung seitens staatlicher Stellen gehören.

5. Ist eine Partei der Auffassung, dass ihre Luftfahrtunternehmen Diskriminierungen oder unfairen Praktiken durch die andere Partei ausgesetzt sind, oder dass eine Subvention oder Unterstützung, die von der anderen Partei erwogen oder gewährt wird, sich nachteilig auf die Möglichkeit von Luftfahrtunternehmen der ersten Partei auswirkt oder auswirken würde, in billiger und gleicher Weise miteinander in Wettbewerb zu treten, kann sie ihre Beobachtungen der anderen Partei mitteilen. Außerdem können beide Parteien in solchen Fällen gemäß Artikel 21 (Gemischter Ausschuss) eine Sitzung des Gemischten Ausschusses beantragen, um die Angelegenheit zu erörtern.

6. Kommt eine Partei nach den Konsultationen im Gemischten Ausschuss zu dem Schluss, dass die in Absatz 5 beschriebenen Umstände fortbestehen und wahrscheinlich zu irreparablen Schäden für ihr/ihre Luftfahrtunternehmen führen werden, kann sie Maßnahmen gemäß den vom Gemischten Ausschuss nach Artikel 21 (Gemischter Ausschuss) festgelegten Verfahren und Kriterien ergreifen. Derartige Maßnahmen müssen zweckmäßig und verhältnismäßig sein und sich in Bezug auf den Umfang und die Dauer auf das unbedingt notwendige Maß beschränken. Sie müssen ausschließlich auf das/die Luftfahrtunternehmen ausgerichtet sein, das/die Nutznießer der in Absatz 5 genannten Umstände ist/sind und präjudizieren nicht das Recht der Parteien, Maßnahmen gemäß Artikel 22 (Streitbeilegung) zu treffen.

7. Bei den in Absatz 5 und 6 genannten Erörterungen

- (a) koordinieren die Parteien ihre Maßnahmen mit den zuständigen Behörden,
- (b) ziehen alternative Lösungen in Betracht, mit denen die angestrebten Ziele ebenso erreicht werden könnten, und die mit den allgemeinen Wettbewerbs- und Verbraucherschutzvorschriften vereinbar sind, und
- (c) berücksichtigen die Standpunkte der anderen Partei und deren Verpflichtungen aufgrund anderer internationaler Übereinkünfte.

8. Unbeschadet der obigen Absätze 1 bis 7 kann aus diesem Artikel keine Einschränkung der Kompetenzen der Wettbewerbsbehörden beider Parteien abgeleitet werden, und alle Fragen im Zusammenhang mit der Durchsetzung des Wettbewerbsrechts fallen in die ausschließliche Zuständigkeit dieser Behörden.

## *Artikel 16*

### **Umweltschutz**

1. Die Parteien unterstützen die Notwendigkeit des Umweltschutzes durch Förderung einer nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrs. Die Parteien haben die Absicht, bei der Feststellung von Fragen bezüglich der Auswirkungen des internationalen Luftverkehrs auf die Umwelt zusammenzuarbeiten.

2. Die Parteien würdigen die Bedeutung der Zusammenarbeit, um den Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt Rechnung zu tragen und diese Auswirkungen so gering wie möglich zu halten und ferner zu gewährleisten, dass diesbezügliche Maßnahmen mit den Zielen dieses Abkommens vollständig zu vereinbaren sind.

3. Die Parteien billigen und unterstützen nach Möglichkeit den Informationsaustausch und regelmäßigen Dialog zwischen Sachverständigen zum Ausbau der Zusammenarbeit bei

Fragen der Auswirkungen des internationalen Luftverkehrs auf die Umwelt, unter anderem durch

- (a) Forschung und Entwicklung im Bereich umweltfreundlicher Luftfahrttechnologie,
- (b) Innovation des Flugverkehrsmanagements zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs,
- (c) Forschung und Entwicklung im Bereich von Luftfahrzeugtreibstoff aus erneuerbaren Energieträgern,
- (d) einen Gedankenaustausch zu Fragen der Auswirkungen des internationalen Luftverkehrs auf die Umwelt, und
- (e) Lärmüberwachung und Lärminderung im Hinblick auf die Verringerung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf Gesundheit und Umwelt.

4. Die Parteien verstärken ferner in Einklang mit ihren multilateralen Rechten und Pflichten im Umweltbereich die Zusammenarbeit, auch auf finanziellem und technischem Gebiet, zur Durchführung von Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen im internationalen Luftverkehr.

5. Dieses Abkommen schränkt in keiner Weise das Recht der zuständigen Behörden einer Partei ein, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu verhindern oder anderweitig gegen sie vorzugehen, soweit diese Maßnahmen gänzlich mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten im Einklang stehen.

#### *Artikel 17*

### **Flugverkehrsmanagement**

Die Parteien vereinbaren Zusammenarbeit bei der effektiven Sicherheitsaufsicht und in Fragen des Flugverkehrsmanagements mit dem Ziel, die Gesamteffizienz des Flugbetriebs zu optimieren, die Kosten zu verringern und die Sicherheit und Kapazität der bestehenden Systeme zu steigern. Die Parteien rufen ihre Zivilluftfahrtbehörden und Anbieter von Flugnavigationsdiensten zur Fortsetzung der Zusammenarbeit im Bereich von Regulierung und Interoperabilität auf, um die Integration der Systeme beider Seiten nach Möglichkeit voranzutreiben, die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern und, soweit zweckmäßig, Informationen auszutauschen.

#### *Artikel 18*

### **Verbraucherschutz**

1. Die Parteien bekräftigen die Bedeutung des Schutzes der Verbraucherinteressen.
2. Die Parteien anerkennen die Bedeutung der Förderung einer Zusammenarbeit beider Seiten in diesem Bereich und der Vermeidung nicht kompatibler Auflagen für die Luftfahrtunternehmen. Zu diesem Zweck konsultieren die Parteien einander im Rahmen des Gemischten Ausschusses zu künftigen Entwicklungen und Regelungsvorschlägen in diesem Bereich.

## *Artikel 19*

### **Arbeitsfragen**

1. Die Parteien anerkennen die Bedeutung der Berücksichtigung der Auswirkungen dieses Abkommens auf die Arbeitskräfte, die Beschäftigung und die Arbeitsbedingungen. Die Parteien verpflichten sich, in Arbeitsfragen, die in den Geltungsbereich dieses Abkommens fallen, zusammenzuarbeiten.
2. Die Parteien anerkennen die Bedeutung der Nutzeffekte, die sich aus dem Zusammenwirken der erheblichen wirtschaftlichen Vorteile offener und vom Wettbewerb bestimmter Märkte und hoher arbeitsrechtlicher Standards für die Beschäftigten ergeben. Die Parteien wenden die Bestimmungen des Abkommens in einer Weise an, die zu hohen arbeitsrechtlichen Standards beiträgt, ohne Ansehen der Eigentumsverhältnisse oder der Art der betreffenden Unternehmen, und die gewährleistet, dass die in ihren jeweiligen Rechtsvorschriften verankerten Rechte und Grundsätze dadurch nicht in Frage gestellt werden.
3. Jede Partei kann eine Sitzung des Gemischten Ausschusses verlangen, um Arbeitsfragen zu behandeln, die sie als wichtig erachtet.

## *Artikel 20*

### **Computergesteuerte Buchungssysteme**

1. Verkäufer computergesteuerter Buchungssysteme (CRS), die im Gebiet von einer der Parteien tätig sind, haben das Recht, ihre Buchungssysteme in Reiseagenturen oder -unternehmen einzuführen, zu unterhalten, und frei zur Verfügung zu stellen, deren Hauptgeschäft der Vertrieb reisebezogener Produkte im Gebiet der jeweils anderen Partei ist, wobei das System den relevanten regelungspolitischen Anforderungen der betreffenden Partei entsprechen muss.
2. Keine Partei darf in ihrem Gebiet CRS-Verkäufern der anderen Partei strengere Anforderungen an CRS-Anzeigeschirme (einschließlich Bearbeitungs- und Anzeigeparameter), Betrieb, Praktiken, Verkauf oder Eigentum auferlegen bzw. diese zulassen, als sie für ihre eigenen CRS-Verkäufer gelten.
3. Eigentümer/Betreiber von CRS einer Partei, die die einschlägigen regelungsbezogenen Anforderungen der anderen Partei — soweit vorhanden — erfüllen, haben das gleiche Recht auf Eigentum an CRS im Gebiet der anderen Partei wie Eigentümer/Betreiber dieser Partei.

## *Artikel 21*

### **Gemischter Ausschuss**

1. Es wird ein Gemischter Ausschuss aus Vertretern beider Parteien eingesetzt, der für die Verwaltung dieses Abkommens zuständig ist und für dessen ordnungsgemäße Durchführung sorgt. Der Gemischte Ausschuss tritt bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, zusammen. Jede Partei kann die Einberufung einer Sitzung beantragen.
2. Der Gemischte Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.
3. Der Gemischte Ausschuss handelt und entscheidet einvernehmlich.
4. Eine Partei kann eine Sitzung des Gemischten Ausschusses beantragen, um Lösungen für Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens zu finden.



Diese Sitzung des Ausschusses muss so bald wie möglich stattfinden, spätestens jedoch zwei Monate nach Eingang des Antrags, soweit von den Parteien nicht anders beschlossen.

5. Der Gemischte Ausschuss gibt Empfehlungen und trifft Entscheidungen, wo dies im Abkommen ausdrücklich vorgesehen ist, und legt insbesondere die in Artikel 15 Absatz 6 (Wettbewerbsumfeld) genannten Verfahren und Kriterien fest.

6. Der Gemischte Ausschuss fördert ferner die Zusammenarbeit, insbesondere - jedoch nicht nur - durch:

- (a) Überprüfung der Marktbedingungen für die Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens,
- (b) Erörterung und möglichst effektive Lösung von Problemen bei der „Ausübung der Geschäftstätigkeit“, die unter anderem den Marktzugang und den reibungslosen Betrieb der Dienste im Rahmen dieses Abkommens als Instrument für die Gewährleistung einheitlicher Rahmenbedingungen, der Konvergenz im Regelungsbereich und der Minimierung des Regelungsaufwandes beim Betrieb von Luftverkehrsdiensten behindern könnten,
- (c) Austausch von Informationen, einschließlich Empfehlungen zu Änderungen der nationalen Rechtslage oder Politik, die sich auf die Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens auswirken könnten,
- (d) Förderung des Austauschs von Sachverständigen zu neuen Initiativen oder Entwicklungen im Legislativ- oder Regelungsbereich in Angelegenheiten, die unter dieses Abkommen fallen, z. B. Umwelt oder Verbraucherschutz, um zu möglichst kompatiblen Ansätzen zu gelangen,
- (e) Überlegungen zu potenziellen Bereichen für eine Weiterentwicklung des Abkommens, einschließlich Empfehlungen für Änderungen des Abkommens,
- (f) Erörterung von Fragen im Zusammenhang mit Investitionen, Eigentumsverhältnissen und Kontrolle,
- (g) Förderung der Regulierungszusammenarbeit und beiderseitiger Verpflichtungen zur gegenseitigen Anerkennung und Konvergenz der Vorschriften und Maßnahmen,
- (h) bei Bedarf Unterstützung von Konsultationen über Fragen des Luftverkehrs, die in internationalen Organisationen, in den Beziehungen zu Drittländern und in multilateralen Übereinkünften behandelt werden, wobei auch zu prüfen wäre, ob gemeinsam vorgegangen werden sollte, und
- (i) Erleichterung des Austauschs statistischer Informationen zwischen den Parteien zur Überwachung der Entwicklung der Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens.

7. Wenn eine Partei Maßnahmen im Bereich der Luftverkehrspolitik oder sonstige Maßnahmen entwickelt oder anwendet, die sich erheblich auf den Luftverkehr auswirken könnten, bewertet sie die mögliche Auswirkung dieser Maßnahmen auf die mit diesem Abkommen verbundenen Rechte. Beide Parteien können eine Sitzung des Gemischten

Ausschusses verlangen, um die möglichen Folgen von Maßnahmen im Bereich der Luftverkehrspolitik oder anderer Maßnahmen, die sich erheblich auf den Luftverkehr auswirken könnten, zu erörtern und geeignete Schritte der Parteien im Hinblick auf die mit diesem Abkommen verbundenen Rechte zu empfehlen. Haben solche Maßnahmen negative Auswirkungen, leitet der Gemischte Ausschuss im Rahmen seiner Zuständigkeiten geeignete Schritte ein, um diese Auswirkungen weitmöglichst zu begrenzen.

8. Dieses Abkommen schließt nicht aus, dass die zuständigen Behörden der Parteien auch außerhalb des Gemischten Ausschusses zusammenarbeiten und Diskussionen führen, einschließlich der Bereiche Sicherheit, Gefahrenabwehr, Umwelt, Flugverkehrsmanagement, Luftverkehrsinfrastruktur, Wettbewerb und Verbraucherschutz. Die Parteien unterrichten den Gemischten Ausschuss über die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit und Diskussionen, wenn sie sich auf die Anwendung des Abkommens auswirken können.

#### *Artikel 22*

#### **Streitbeilegung**

Alle Streitigkeiten hinsichtlich der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens, die nicht unter Artikel 15 fallen und sich nicht durch eine Sitzung des Gemischten Ausschusses beilegen lassen, können von den Parteien auf diplomatischem Wege ausgeräumt oder, wenn dies nicht möglich ist, einer Person oder einer Instanz zur Beschlussfassung vorgelegt werden (Schlichtung). Einigen sich die Parteien nicht in diesem Sinne, so wird die Streitigkeit auf Ersuchen einer der Parteien nach Verfahren, die von den Parteien zu vereinbaren sind, im Rahmen eines Schiedsverfahrens behandelt.

#### *Artikel 23*

#### **Beziehung zu anderen Abkommen**

1. Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens gemäß Artikel 27 geht dieses Abkommen den einschlägigen Bestimmungen der in Anhang II Abschnitt 1 aufgeführten bilateralen Abkommen vor, ausgenommen die in Anhang II Abschnitt 2 aufgeführte Regelung.

2. Treten die Parteien einem multilateralen Übereinkommen bei oder billigen sie einen Beschluss der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation oder einer anderen internationalen Organisation, der Belange dieses Abkommens berührt, so beraten sie im Gemischten Ausschuss, ob das Abkommen zur Berücksichtigung derartiger Entwicklungen überarbeitet werden sollte.

#### *Artikel 24*

#### **Änderungen**

Etwaige Änderungen dieses Abkommens können von den Parteien nach Konsultationen gemäß Artikel 21 (Gemischter Ausschuss) dieses Abkommens einvernehmlich beschlossen werden. Die Änderungen treten gemäß den in Artikel 27 (Inkrafttreten) festgelegten Bedingungen in Kraft.

#### *Artikel 25*

#### **Kündigung**

Jede Partei kann der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Eine derartige Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Das Abkommen endet um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen

Kündigung in Kraft ist, es sei denn, die Kündigung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der Parteien wieder zurückgenommen.

#### *Artikel 26*

#### **Registrierung des Abkommens**

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und beim Sekretariat der Vereinten Nationen registriert, in Übereinstimmung mit Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

#### *Artikel 27*

#### **Inkrafttreten**

Dieses Abkommen und etwaige Änderungen dazu treten einen Monat nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note im Rahmen eines diplomatischen Notenwechsels zwischen den Parteien in Kraft, in der bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind. Für die Zwecke dieses Notenwechsels übermittelt Brasilien der Europäischen Union die diplomatische Note an die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten, und die Europäische Union übermittelt Brasilien die diplomatischen Noten der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten. Die diplomatische Note oder diplomatischen Noten der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten enthalten Bestätigungen der einzelnen Mitgliedstaaten, dass ihre erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen zu [...] am [...] in zwei Urschriften in bulgarischer, dänischer, deutscher, englischer, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer und ungarischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Föderative Republik Brasilien

Für die Europäische Union

Für Österreich

Für Belgien

Für Bulgarien

usw.

## ANHANG I

### **FESTGELEGTE STRECKEN**

1. Für die Zwecke von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c und Anhang II Abschnitt 2 dieses Abkommens erlaubt jede Partei den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei Beförderungen auf den nachstehend genannten Strecken:

(a) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union:

Punkte davor – Punkte im Gebiet der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten  
– Zwischenlandepunkte – Punkte in Brasilien – Punkte danach

(b) für brasilianische Luftfahrtunternehmen:

Punkte davor – Punkte in Brasilien – Zwischenlandepunkte – Punkte im Gebiet im Gebiet der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten – Punkte danach

### **VERKEHRSRECHTE**

2. Jede Partei gewährt den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei folgende Verkehrsrechte auf den festgelegten Strecken:

#### Kombinierte Linien- und Nichtliniendienste:

- für brasilianische Luftfahrtunternehmen: Recht zur Durchführung von Beförderungen im internationalen Luftverkehr zwischen allen Punkten in Brasilien und allen Punkten im Gebiet im Gebiet der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten

- für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union: Recht zur Durchführung von Beförderungen im internationalen Luftverkehr zwischen allen Punkten im Gebiet der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten und allen Punkten in Brasilien.

Aus diesem Absatz kann nicht das Recht für brasilianische Luftfahrtunternehmen abgeleitet werden, im Gebiet eines Mitgliedstaates Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein Punkt im Gebiet eines anderen Mitgliedstaates ist.

#### Nurfracht-Dienste

- für brasilianische Luftfahrtunternehmen: Recht zur Durchführung von Beförderungen im internationalen Luftverkehr zwischen allen Punkten in Brasilien und allen Punkten im Gebiet der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten mit unbegrenzten Verkehrsrechten über Zwischenlandepunkte und/oder Punkte danach (Rechte der fünften Freiheit)

- für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union: Recht zur Durchführung von Beförderungen im internationalen Luftverkehr zwischen allen Punkten im Gebiet der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten und allen Punkten in Brasilien mit unbegrenzten Verkehrsrechten über Zwischenlandepunkte und/oder Punkte danach (Rechte der fünften Freiheit).

Bei der Durchführung von Nurfracht-Diensten können die Luftfahrtunternehmen der Parteien auf Landungen an den oben genannten Punkten verzichten, wenn die vereinbarten Dienste auf der Strecke in ihrem jeweiligen Gebiet beginnen oder enden.

### **BETRIEBSFLEXIBILITÄTEN**

3. Die Luftfahrtunternehmen beider Parteien dürfen bei bestimmten oder allen Flügen und nach eigenem Ermessen auf den festgelegten Strecken

- (a) Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen,
- (b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren,
- (c) Zwischenlandepunkte und Punkte danach gemäß den Absätzen 1 und 2 dieses Anhangs und im Rahmen der Kooperations-Marketing-Vereinbarungen gemäß Artikel 9 Absatz 9 dieses Abkommens Punkte in den Gebieten der Parteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen,
- (d) auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder bestimmten Punkten verzichten,
- (e) an jedem beliebigen Punkt Verkehr von jedem ihrer Luftfahrzeuge auf ein anderes ihrer Luftfahrzeuge verlagern (Luftfahrzeugwechsel),
- (f) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Gebietes der Parteien durchführen,
- (g) Transitverkehr über das Gebiet der jeweils anderen Partei durchführen,
- (h) Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in einem Luftfahrzeug kombinieren,
- (i) bei der gleichen Beförderung mehr als einen Punkt bedienen (Co-Terminalisation),

ohne Richtungsbeschränkungen oder geografische Beschränkungen sowie ohne Verluste von Rechten Verkehr durchführen, der ansonsten im Rahmen dieses Abkommens zulässig ist, sofern die Beförderungen in ihrem jeweiligen Gebiet beginnen oder enden.

4. Jede Partei lässt es zu, dass jedes Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität des von ihr angebotenen internationalen Luftverkehrs auf Grund marktbezogener kommerzieller Überlegungen festlegt. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine der Parteien einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder das oder die Muster der von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei eingesetzten Luftfahrzeuge.

## ANHANG II

### **BILATERALE LUFTVERKEHRSABKOMMEN**

#### **Abschnitt 1**

Artikel 23 dieses Abkommens bestimmt, dass das Abkommen den einschlägigen Bestimmungen der folgenden bilateralen Abkommen zwischen Brasilien und Mitgliedstaaten vorgeht:

- (a) Luftverkehrsabkommen zwischen der Föderativen Republik Brasilien und Mitgliedstaaten der Europäischen Union in der geänderten oder effektiv ersetzten Fassung, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens in Kraft sind oder angewendet werden:
- Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Föderativen Republik Brasilien über Linienflugdienste, unterzeichnet in Rio de Janeiro am 29. August 1957
  - Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Österreichs und der Regierung der Föderativen Republik Brasilien, unterzeichnet in Wien am 16. Juli 1993
  - Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung des Königreichs Dänemark und der Regierung der Föderativen Republik Brasilien, unterzeichnet in Rio de Janeiro am 18. März 1969
  - Abkommen zwischen der spanischen Regierung und der Regierung der Vereinigten Staaten von Brasilien über Linienflugdienste, unterzeichnet in Rio de Janeiro am 28. November 1949
  - Luftverkehrsabkommen zwischen der Französischen Republik der Föderativen Republik Brasilien, unterzeichnet in Paris am 29. Oktober 1965
  - Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung der Republik Ungarn und der Regierung der Föderativen Republik Brasilien, unterzeichnet in Brasilia am 3. April 1997
  - Abkommen zwischen Italien und den Vereinigten Staaten von Brasilien über Linienflugdienste, unterzeichnet in Rom am 23. Januar 1951
  - Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung des Königreichs der Niederlande und der Regierung der Föderativen Republik Brasilien, unterzeichnet in Brasilia am 6. Juli 1976
  - Luftverkehrsabkommen zwischen der Portugiesischen Republik und der Föderativen Republik Brasilien, unterzeichnet in Lissabon am 11. November 2002

- Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung des Königreichs Schweden und der Regierung der Föderativen Republik Brasilien, unterzeichnet in Rio de Janeiro am 18. März 1969
- Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Brasilien und der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland, geschlossen in Rio de Janeiro am 31. Oktober 1946.
- (b) Luftverkehrsabkommen zwischen der Föderativen Republik Brasilien und Mitgliedstaaten der Europäischen Union in der jeweils zuletzt geänderten Fassung, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens unterzeichnet, aber noch nicht in Kraft getreten sind:
  - Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung des Königreichs Belgien und der Regierung der Föderativen Republik Brasilien, unterzeichnet in Brüssel am 4. Oktober 2009
  - Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Föderativen Republik Brasilien, unterzeichnet in Rio de Janeiro am 13. März 2000.

## **Abschnitt 2**

Unbeschadet von Abschnitt 1 dieses Anhangs können bestehende und neue Rechte, einschließlich von Rechten zur Bedienung von Zwischenlandepunkten und Punkten danach, sowie günstigere Regelungen oder Behandlungen aufgrund der oben aufgeführten bilateralen Abkommen oder andere Vereinbarungen zwischen Brasilien und EU-Mitgliedstaaten, die von diesem Abkommen nicht abgedeckt oder günstiger als dieses sind, ausgeübt und vereinbart werden, sofern dies nicht zu Diskriminierungen zwischen Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union aufgrund der Staatszugehörigkeit führt.

## **Abschnitt 3**

Unbeschadet von Abschnitt 1 dieses Anhangs gelten für Gebiete, die nicht unter die Begriffsbestimmung „Gebiet“ nach Artikel 1 dieses Abkommens (Begriffsbestimmungen) fallen, weiterhin die in Abschnitt 1 aufgeführten bilateralen Abkommen zwischen Brasilien und dem Königreich Dänemark, der Französischen Republik, dem Königreich der Niederlande und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland entsprechend ihren jeweiligen Bedingungen.